

BMW



ART CAR COLLECTION

Motor 16

SEMANAL GRUPO

16 de febrero 1993

Núm. 487 • 350 ptas.

COMPARATIVA: ALFA ROMEO 164 2.0 V6 TURBO / LANCIA THEMA 2.0 16 TURBO
LAS GRANDES BERLINAS DE ITALIA



Al volante del nuevo Xantia

LA RESPUESTA DE CITROËN



SI 1 MILLON DE EUROPEOS HAN ENTRADO EN EL 106 POR 2 PUERTAS...



Nuevo Peugeot 106 cinco puertas. La potencia, la estabilidad, la maniobrabilidad, la economía, el increíble espacio interior, la línea y el estilo de Peugeot 106, han convencido y enamorado a un millón de europeos. Un millón de europeos que han entrado en el mundo del 106, por dos puertas. Ahora Peugeot lanza el 106 cinco puertas y el diesel para que muchos más europeos entren en él.

GAMA PEUGEOT 106

DESDE **960.000** PTAS. **ó** DESDE **10.600** PTAS./MES.*
(IVA, IMPUESTO MATRICULACION, EL PRIMER AÑO
TRANSPORTE Y PROMOCION INCLUIDOS, (14 CUOTAS)
VERSION CATALIZADA) ENTRADA: 325.800 PTAS.



PEUGEOT 106. LA REVOLUCION DEL ESPACIO.

*Ejemplo de Financiación Peugeot 106 XN (1.0 catalizado): PVP recomendado (IVA, Impuesto Matriculación y Transporte incluidos) 1.106.000 ptas. Entrada: 325.800 ptas. Cantidad a financiar: 780.200 ptas. Primer año (14 cuotas) a 10.600 ptas/mes; 3 años restantes (14 cuotas/año) a 19.106 ptas/mes. TAE 10,30%.



Motor 16



CAMBIO RUSCONI, S.A.
Presidente: Juan Tomás de Salas.
Vicepresidentes: 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 Cerrada. **Director de Arte:** Olegario Turralba. **Redactores jefes:** M^a Jesús Benoit (Información) Víctor Piccione (Producto) Miguel Ángel Turci (Edición). **Jefes de sección:** José Antonio Díaz (Fotografía), Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico). **Redacción:** Lourdes Bravo, Fernando Cañizal, Simonetta Garin, Javier Gutiérrez, Manuel Madrid, Javier Molit, Angel Robledo, Gonzalo Serrano, Juan Luis Soto. **Diseño:** Carmen Rodríguez. **Fotografía:** Alejandro Blanco, A.J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. **Corresponsal en Cataluña:** José Luis Aznar. **Corresponsales en el extranjero:** Michel Meillera (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania); Carlos Medina (Suecia). **Documentación:** Nieves de Vicente. **Secretaría de Redacción:** Ana María Pardo. **Colaboradores:** Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); José María Casanova. Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montaña (Pruebas); Enrique Llana (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Ginés Nadal (Diseño); Mayte de Oñaz (Documentación); Francisco Podadera (Diseño); Belén Valdehita (Cierre) y José Luis de la Viña (Náutica). **Autoedición:** José M^a Gómez-Morán (jefe), Yolanda Corrochano y José M^a Ormazabal.

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

Publicidad:
Director Comercial: Juan Antonio Suanes. **Publicidad Zona Centro:** Elvira Aricha y M^a Jesús Sánchez. **Coordinadora de Publicidad:** Mercedes Noguero. **Publicidad Zona Cataluña:** Pere Calabuig. **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. Telex: 43974 NYRE E. BARCELONA: P^a de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Beraategui, 1. 4^a Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 424 41 05. VALENCIA: Antiguo Reino de Valencia, 58. 1^a 46006 Valencia. Teléfono: (96) 373 69 11. Fax: 373 68 83. ANDALUCIA: Sotogrande-Cádiz. Tfn. 79 45 18. Fax: 79 02 92.

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



MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPYRIGHT 1989. Depósito Legal: M.30.247. 1988. Difusión controlada por OJD.



MOTOR 16 es una publicación miembro de Euroto, 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).

E S T A S E M A N A



28
PORS-
CHE
968
CS

PUNTO DE MIRA	4	Aut./1.9TD GLX	
SU CASO	14	FUERA DE SERIE	50
AL VOLANTE	16	Art Car	
Citroën Xantia		GENTE	58
Mercedes 300 SE 2.8	24	Joan Ferret, talleres en miniatura	
Porsche 968 CS	28	PRECIOS	63
Gama Suzuki '93	30	MOTOS	88
FRENTE A FRENTE	32	BMW R 1100 RS	
Lancia Thema 2.0i 16v		DEPORTE	94
Turbo/Alfa Romeo		24 horas de Daytona	
164 V6 Turbo		24 horas sobre hielo de	98
A FONDO	42	Chamonix	
Seat Toledo 1.8i GT		A todo gas	102
16v/2.0i GLX		FIRMA DE LA CASA	106



98
24
HORAS
DE
CHAMO-
NIX



88
BMW R
1100
RS

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

Las ventas, por los suelos

SE acabó la ilusión. Tras lo sucedido en el pasado mes de enero con las ventas de automóviles, cualquier optimismo hacia una recuperación en lo que queda de año ha pasado a mejor vida. Muchos eran los que temían la llegada de 1993, otros -menos- pensaban que enero no iba a ser bueno, y otros -los más pesimistas- anunciaban una recesión cercana al **45 por ciento**. La cruda realidad ha dado la razón a estos últimos, **y de qué manera!** ya que la cifra exacta, y muy preocupante, ha sido nada menos que del **52,77 por ciento**. ¿Acaso alguien se lo podía esperar?

Desde luego no **ANFAC**, la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones, que ha redactado un comunicado en el que se denota muy claramente su preocupación por lo acontecido. «**De no corregirse de inmediato esta situación, las empresas fabricantes de turismos deberán recurrir a expedientes de regulación de empleo que afectarían a no menos de 45.000 trabajadores**», han dicho al respecto, añadiendo que tienen la certeza de que los ministerios de Industria, Comercio y Transportes conocen ya la gravedad de la situación.

Para ellos, y creo que para todos, es imprescindible hablar con el ministro de Trabajo dadas las graves implicaciones que la actual situación tiene para algo tan vital en nuestro país como la pérdida de empleos. Mientras en **ANFAC** esto parece tan grave, y nosotros esta-

mos de acuerdo con ellos, no sucede exactamente lo mismo con la otra asociación existente, **ANIACAM**, que representa a los importadores. Para estos últimos el mes de enero ha resultado atípico por dos razones fundamentales: la primera porque se comparan sus cifras con **enero de 1992**, mes en que el IVA bajó del 33 por ciento al 28, y la segunda porque los usuarios, temiendo que los cambios fiscales incidieran negativamente en los precios de los coches, **adelantaron sus compras** al mes de diciembre, mes que fue demasiado bueno, lo que ha incidido negativamente en el primer mes del año. Puede que tengan razón pero no hemos podido empezar peor, y lo malo es que no sabemos lo que nos deparará el futuro.

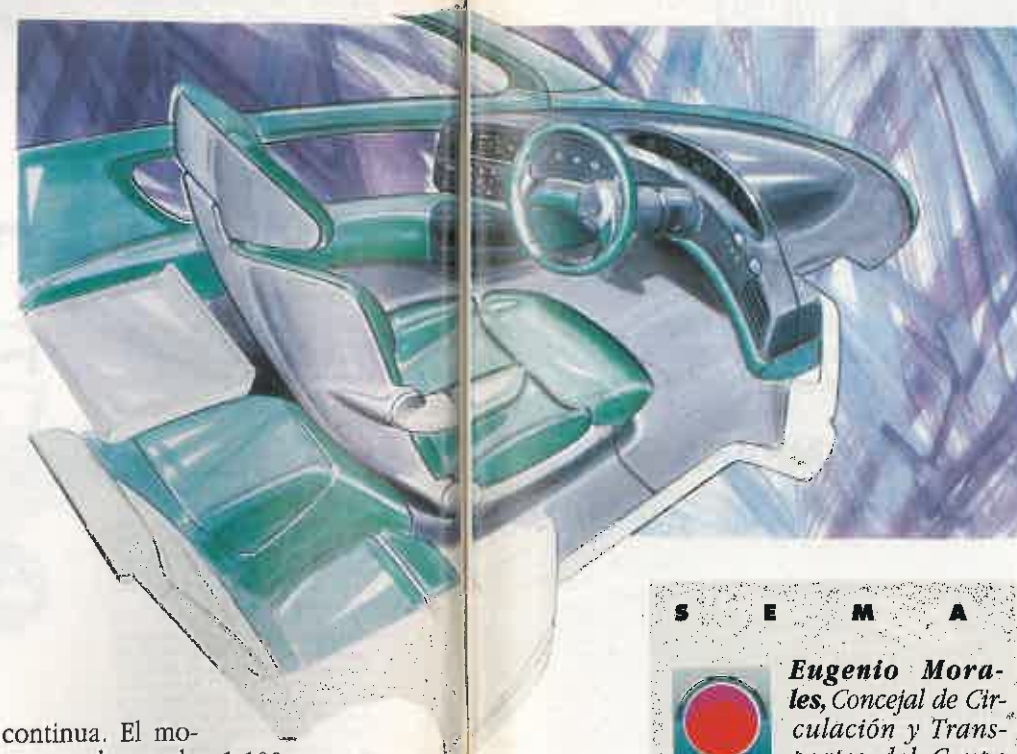
Manuel Doménech



MIRANDO AL FUTURO

EN el Salón de Ginebra, la firma bávara BMW presentará un **concept-car**, bautizado como Z-13. Por definición, se trata de un boceto o prototipo, de funcionamiento real, que debe servir de base a experimentaciones y posibles nuevos modelos, sin que exista compromiso alguno de su producción en serie.

El Z-13 es un vehículo de tres plazas (un asiento central delantero y dos traseros), con motor central-transversal, por delante del eje trasero, acoplado a una caja de velocidades automática de variación



continua. El motor es el popular 1.100 centímetros cúbicos de 4 cilindros y 16 válvulas, que equipan las motocicletas K 1100 LT y RS, capaz de desarrollar una potencia de 85 caballos. Como quiera que toda la carrocería, de tamaño reducido, está realizada en aluminio, la relación peso/potencia de este BMW es muy favorable. El Z-13 obtiene unas prestaciones similares a las del legendario 2002 Ti, con una velocidad punta de 180 kilómetros por hora y una aceleración de 0 a 100 km/h en 10 segundos.

El aspecto exterior es el de una berlina monovolumen de 3,44 me-



tros de longitud y 1,64 de anchura, con un coeficiente de penetración aerodinámica de 0,34, muy por debajo de automóviles de estas dimensiones. Pero es en los aspectos funcionales, de habitabilidad y comodidad donde se ha realizado un esfuerzo suplementario y más de cien técnicos han buscado soluciones de futura aplicación. También se ha cuidado especialmente el apartado de la seguridad, y el Z-13, que cuenta con **airbag** y protecciones especiales para las rodillas de los ocupantes, cumple con las más estrictas normas de seguridad anti choques. Estos son los primeros dibujos del atractivo Z-13, que en fase de prototipo rodante podremos conocer en el próximo Salón.

SEMAFOROS

Eugenio Morales, Concejal de Circulación y Transportes del Grupo Municipal Socialista del Ayuntamiento de Madrid, se pregunta en *Diario 16* si el tráfico en esta capital tiene solución. Es una acertada pregunta y el artículo es esclarecedor, pero nos preguntamos cuál fue su aportación o la de su grupo político cuando tuvieron responsabilidad directa en estas funciones. Malo es decir que los actuales responsables no hacen nada, pero peor es haber estado en el poder y no ofrecer ningún resultado concreto.

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes ha tenido una brillante idea al acondicionar seis tramos de vías de ferrocarril abandonadas como rutas verdes para el ejercicio de actividades turísticas. Los amantes del mountain-bike, la motocicleta e incluso los todo terreno tendrán así la oportunidad de conocer parajes verdaderamente atractivos y acercarse a la naturaleza. Ahora sólo falta un poquito más de esta sensibilidad para que los practicantes del ciclismo de carretera queden contentos también.

BREVES

♦ **ACUERDO HONDA PIAGGIO**
El gigante japonés, Honda Motor Co., después de mantener durante los últimos años una estrecha colaboración con Peugeot Motocycles, acaba de anunciar un nuevo acuerdo con el fabricante italiano Piaggio V.E. SPA. Esta colaboración se basará en la formación de grupos de trabajo conjuntos que estudiarán y prepararán el desarrollo de futuros modelos de pequeña y mediana cilindrada específicamente adaptados a la vigente normativa de la CE.

♦ **ARRANCA EL FORD MONDEO**
Las cuatrocientas primeras



unidades del Ford Mondeo (sustituto del Sierra), han sido distribuidas a los concesionarios en un simpático y espectacular acto. En el parque madrileño Juan Carlos I cada concesionario recogió un coche, que se utilizará para demostración a los clientes, y realizó con él el viaje hasta su localidad.

♦ **NO A LA CARTA DE PORTES**
La Dirección General de Transporte terrestre ha elaborado una encuesta entre empresarios de transporte de mercancías en la que se ha puesto claramente de manifiesto que el 82 por ciento son contrarios a la permanencia de la carta de portes y tan sólo el 7 por ciento la consideran positiva. En otro aspecto, el 48 por ciento de los encuestados se manifestó también contrario a la vigente política de contingentes.

Tokio

Daniel Monteverde

► **DAF BUSCA DIAMANTES**
El fabricante holandés de camiones DAF, en plena crisis financiera, ha pedido a Mitsubishi que le compre la fábrica que tiene en Chonay, al norte de Gran Bretaña. Se da la circunstancia de que, a diferencia de otros fabricantes japoneses, Mitsubishi no ha desahuciado todavía su suelo británico.

► **ISUZU COLABORA CON GENERAL MOTORS**
Isuzu y General Motors, que ya intercambian información sobre tecnología de gases de escape y sistemas de seguridad, están también colaborando estrechamente en el desarrollo de vehículos eléctricos desde

1991. Las primeras pruebas del camión eléctrico ELF, de 2 TM, datan de 1991. Otras colaboraciones conocidas son las de Mazda con Daimler Benz (para desarrollo de motores de hidrógeno) y de Mercedes con Mitsubishi en asuntos relacionados con motores eléctricos.

► **LA FORMULA 1 SE INCLINA ANTE LOS ELECTRICOS**
Honda ha anunciado el traslado de la mayoría de sus ingenieros que trabajan en Fórmula 1 (de cuyos pruebas se ha retirado) a proyectos de desarrollo de vehículos eléctricos. El primer objetivo de estos nuevos proyectos será la puesta en marcha y comercialización de una motocicleta eléctrica.

► **HONDA EN INDIANAPOLIS**
Nobuhiko Kawamoto, director general de Honda, acaba de anunciar que su firma participará en Indianapolis, a pesar de que es muy difícil conseguir en esta carrera revertir los pasados laureles de la Fórmula 1. Se cree, más bien, que esta participación tiene como finalidad aumentar las ventas de Honda en el mercado norteamericano.

Turin

Giancarlo Perini

► **ALEJANDRO DE TOMASO HOSPITALIZADO**
El máximo responsable de Maserati, Alejandro De Tomaso, sufrió hace unos días un grave colapso que obligó a su inmediata hospitalización. De Tomaso, por cuya vida se temió en un principio, ha empezado a dar ligeras muestras de recuperación, y estará obligado a mantener tratamiento médico durante un tiempo prolongado, por lo que Paolo Cantarella, director general del Grupo Fiat Auto y vice-presidente de Maserati ha asumido las

responsabilidades de la marca italiana.

► **FERRARI RECORTA NUEVAMENTE SU PRODUCCION**
En un constante esfuerzo para reducir la producción y ajustarse a la demanda real del mercado, Ferrari ha puesto en período de espera a 700 de sus 1.800 trabajadores durante los meses de febrero y marzo. Según Luca Cordero, la intención de la compañía es reducir casi a la mitad la producción anual que quedaría en unas 3.500 unidades.

ARRIORTUA ASCENDIDO

La carrera de Ignacio López de Arriortúa sigue ascendiendo en Detroit, sede central de la primera empresa del mundo: General Motors Corporation.

Este español de 52 años, ingeniero industrial y nacido en Amorebieta, fue nombrado Vicepresidente de GM Corporation, responsable mundial de la actividad de Compras de la Corporación. Hace escasos días, el nuevo



presidente del Consejo de Administración, John G. Smale y el presidente ejecutivo John Smith han anunciado el nombramiento de Iñaki Arriortúa como Vicepresidente ejecutivo del grupo, miembro del Consejo de Dirección de las Operaciones Norteamericanas de GM y del Consejo de Dirección de GM Europa. Indudablemente la carrera de Arriortúa va en continuo ascenso.

NUEVA CAMPAÑA DE TRAFICO

En el primer mes de 1993, las listas de la Dirección General de Tráfico registraron 386 nuevos fallecidos por accidentes en carretera, dieciséis más que en enero de 1992. Pese a ello, las cifras registradas en cuanto al número de accidentes sí han mantenido la tendencia descendente de la siniestralidad iniciada el pasado mayo, que permitió que durante 1992 se perdieran 656 vidas menos que durante el año anterior.

La Dirección General de Tráfico, dentro de su incesante lucha por combatir los altos niveles de siniestralidad de nuestro país, prepara una nueva campaña de sensibilización, cuyo contenido se quiere mantener en absoluto secreto hasta el mes de marzo, fecha en que está previsto iniciar esta nueva campaña.



LOS AMERICANOS DE GM YA TIENEN IMPORTADOR

UNA nueva sociedad importadora de vehículos automóviles acaba de nacer en nuestro país, se trata de North American Motors, S.A., cuya finalidad será, a partir del próximo mes de mayo, la comercialización de los modelos americanos de General Motors, de las marcas Buick, Cadillac, Chevrolet y Pontiac, salvo el Pontiac Trans Sport y sus afines (Chevrolet Lumina y Oldsmobile Silhouette).

La nueva empresa, creada por



Augusto Rodríguez Villa, directivo de Tecnitrade, y dos socios: José Luis Domínguez y Sergio García Orcóyen, ha sido finalmente la elegida por la multinacional americana después de una selección que ha durado más de dos años. La firma del contrato, de completa exclusividad para todo el territorio nacional (incluido Canarias) y larga duración, permitirá a North American Motors comercializar, en un primer momento, un total de cuatrocientos coches durante 1993, la



mitad de los cuales corresponden al todo terreno Chevrolet Blazer. En principio cuentan con concesionarios en Madrid, Barcelona y Valencia, a la espera de crear una completa red que, en dos años, contará con 25 repartidos por las principales ciudades españolas. Los responsables de la nueva firma prevén que en 1994 podrán comercializar más de mil vehículos.

Junto al Chevrolet Blazer dispondrán de coches de gran difusión, Chevrolet Corsica y Beretta, deportivos, Pontiac Firebird y Chevrolet Corvette, y de representación, Cadillac Seville y Eldorado. Está previsto que en el futuro su gama de modelos se modifique a tenor de la demanda del mercado.



♦ CURSOS NUEVOS

La Escuela de Conducción del RACE estrena un nuevo calendario de cursos para perfeccionamiento de la conducción. En febrero está previsto celebrar un curso de cinco horas cada sábado. Estos cursos tienen un precio de 20.000 pesetas (17.000 pesetas para los socios) y pueden contratarse en el teléfono 91/657 08 75.

♦ LOS MÁS CREATIVOS DEL MOTOR

La revista IPMARK, publicación especializada en cuestiones de publicidad y marketing elabora cada año un ranking de la creatividad, que en su edición de 1992 sitúa a tres anunciantes relacionados con el mundo del motor entre sus primeros puestos. La campaña «Lo mejor para su motor. Lo mejor para ti» de Repsol, realizada por la agencia Slogan Madrid ha sido la segunda más votada, seguida de «Malillo coche», del Volkswagen Golf



GTI, elaborada por la agencia Tandem DDBN y en quinto lugar, la campaña «Para Protección» de la agencia Euro RSCG para Campsa.

♦ **VOLKSWAGEN-AUDI ESPAÑA**
Seat ha hecho realidad la nueva sociedad Volkswagen-Audi España S.A. que se encargará de la importación y comercialización de los productos de estas dos marcas a través de una red de concesionarios independientes de la marca Seat. Juan Basaño es el Consejero delegado de la nueva sociedad.

ROVER SERIE 800
POR DELANTE.



Pocos coches marcan las diferencias como los de la Serie 800 de Rover. Modelos que se adelantan a su tiempo.

Creados con todo lujo de detalles. Desde su diseño aerodinámico y elegante hasta la esmerada artesanía interior.

Coches con la más avanzada ingeniería, equipados con los nuevos y poderosos motores de la serie T, desarrollados íntegramente por Rover, con versiones de hasta 2.675 c.c. y 24 V. Vehículos que responden a sus exigencias en todo momento.

Cuando descubra cualquiera de los modelos de la nueva Serie Rover 800, disfrutará de todas las ventajas que esperaba y aún más. Disfrutará de un estilo y una clase sobresaliente.



ROVER SERIE 800

SOBRE TODO ES UN ROVER.

Desde 3.775.000 ptas.*

* Precio final recomendado incluido IVA, transporte e impuesto sobre matriculación.

PUNTO DE MIRADA

PONTIAC PARA LOS ESPAÑOLES

Al Renault Espace francés y al Chrysler Voyager americano les ha salido un fuerte competidor. Se trata del Pontiac Trans Sport que, aunque también americano, se ha empezado a comercializar ya de la mano de General Motors España, S.A. en todo el territorio nacional.

Algo más grande que ellos y con un habitáculo muy **versátil**, el Pontiac Trans Sport se caracteriza por un diseño muy llamativo. Este monovolumen se ofrece con dos motorizaciones distintas, un cuatro cilindros de 2,3 litros y 16 válvulas, que tiene una potencia de 147 caballos, y un V6 de 3,8 litros que cuenta con 175. Mientras la versión de cuatro cilindros dispone de un cambio manual de cinco velocidades,



des, el modelo V6 incorpora, de serie, una transmisión automática de cuatro marchas. En cuanto a **precios**, el Pontiac Trans Sport 2.3 16V cuesta 3.450.000 pesetas, mientras que el 3.8 V6 se ofrece por 3.965.000 pesetas.



DAF, EN LA ENCRUCIJADA

FINALMENTE la multinacional holandesa DAF ha declarado la quiebra, **quiebra** que afectará a unos 3.500 trabajadores. Mientras que en Gran Bretaña, la filial Daf-Leyland ha sido puesta a la venta, fuentes de la filial española insisten en que tales medidas no les afectan ya que «los resultados económicos de DAF España garantizan la estabilidad y solvencia financieras de la empresa».

Como prueba de que DAF Espa-

ña no se encuentra en una situación tan comprometida como la de la casa madre en Holanda, la filial española ha presentado el camión polivalente DAF FA 1.700 NT Autoescuela, resultado de una estrecha colaboración entre DAF España y la Confederación Nacional de Autoescuelas. Este vehículo polivalente ofrece la posibilidad de que con él se puedan impartir las clases prácticas para la **obtención** de los permisos de conducir C-1, C-2 y E.

Motor 16 / 9

SE DESPLoman LAS VENTAS

Con preocupación se han conocido las ventas de automóviles durante el primer mes del año, que han sido tan sólo 40.360 unidades, menos de la mitad que en enero de 1992; una caída del 52,77 por ciento. Aunque enero no puede considerarse un mes significativo, no se recuerda un desastre similar en los últimos años, hasta el punto de que se comienza a bajar la cifra de 45.000 despidos en la industria constructora y regulaciones de empleo severísimas en la industria auxiliar. Por primera vez en la historia, se han vendido más coches de importación que fabricados en España.

VENTAS POR MARCAS, EN ENERO

Marca	Unidades	Variación %
Renault	7.037	-50,64
Opel	5.164	-54,41
Seat	4.890	-42,95
Ford	4.722	-57,80
Peugeot	4.451	-48,46
Citroen	4.225	-54,65
Volkswagen	2.553	-59,50
Fiat	1.194	-63,44
Nissan	1.072	-28,87
Rover	897	-30,09
BMW	879	-38,36
Audi	540	-68,55
Volvo	431	-53,15
Hyundai	357	125,95
Lancia	354	-69,16
Honda	252	-29,81
Toyota	178	-63,75
Mazda	113	-64,13
Lada	111	-75,66
Alfa Romeo	109	-81,08
Skoda	96	1820,00
Mitsubishi	80	-74,28
Chrysler	71	73,17
Saab	63	-47,06
Suzuki	25	-83,11
Subaru	21	-63,79
Jaguar	14	-54,84
GM USA	14	-54,84
Moskvich	13	-87,62
Porsche	7	-78,79
Daihatsu	7	-58,82

SUZUKI PIDE AYUDA

La difícil situación en que se encuentra Santana Motor, de la que Suzuki es el principal accionista, ha hecho lanzar a los responsables japoneses un ultimatum para forzar el apoyo de la administración central y andaluza. Este ultimatum, que amenaza con el cierre de la fábrica de Linares, reclama el apoyo de las administraciones para subvencionar en un 40 por ciento la inversión de veinte mil millones de pesetas necesaria para relanzar la empresa, relanzamiento que contempla mejorar la competitividad y un plan de re-



DEL ET AL TERRANO II

HASTA hace unos días, el proyecto conjunto Nissan-Ford de un coche todo-terreno de la gama media, se llamaba Terrano. Pues bien, coincidiendo con las primeras imágenes, se sabe que el nombre definitivo es el de **Terrano II**. Este todo terreno de 4,1 metros de longitud (la versión 5 puertas será de 4,58) será fabricado en la fábrica de la Zona Franca de Barcelona con una cadencia de 35.600 unidades durante este año 93, iniciándose su comercialización a **primeros de mayo**. Como Nissan Terrano II será la red comercial de la marca japonesa quien lo venda en toda Europa, mientras que la red de Ford lo comercializará bajo la denominación Ford Maverick.

En la primera fase de lanzamiento, habrá dos versiones de motor: turbodiésel de 2,7 litros y 100 caballos y gasolina con un

ducción de empleo, por medio de jubilaciones anticipadas, que afectaría, en principio, a trescientos de los 2.900 trabajadores de Santana.

Pese a esta drástica amenaza del holding japonés, los responsables de Santana Motor consideran poco probable el cierre de la factoría, dado que la marca tiene grandes esperanzas en el mercado español y sobre todo en el europeo. Además, de la fábrica de Linares, en la que siguen los planes para iniciar la fabricación del **Vitara** de cinco puertas, salen al año unas cuarenta y dos mil unidades hacia el resto de Europa, producción de la que sería raro que Suzuki prescindiera sobre todo cuando la planta de Hungría no está a pleno rendimiento y sólo fabrica turismos. De todas formas la situación es difícil ya que reducir la deuda acumulada de nueve mil millones de pesetas obliga a costes financieros elevados, aunque la reducción de plantilla, la mejora de la productividad e instalaciones y, sin duda, la ayuda que tanto la administración andaluza como la central prestarán, harán factible mantener abierta la fábrica de Linares.



170 CABALLOS DE SEDA.



S A F R A N E

Ponga en marcha el nuevo Renault Safrane y descubrirá una nueva sensación de poder. El poder de 170 CV, de seda y 6 cilindros con 2.963 c.c.

Sienta el placer de la seguridad y disfrute de la más alta tecnología: ABS, suspensión pilotada... Y, por supuesto, disfrute del interior más completo

que puedan imaginar sus sentidos. Renault abre un nuevo mundo de sensaciones. Nuevo Renault Safrane. Más que un coche, una sensación.

MÁS QUE UN COCHE UNA SENSACION.



NUEVOS A.R. SYSTEM

La amplia gama de radlocasets de A.R. System se incrementa en nuestro mercado con cuatro nuevos modelos de características variadas. El modelo denominado Canarias es el que presenta unas prestaciones más limitadas, dentro de unas especificaciones bastante satisfactorias como loudness, AM, FM y LW. La potencia máxima es de 12 W x 2 y la respuesta de frecuencia abarca entre 32 y 14.000 HZ. El modelo superior es denominado Ilesas Gias y presenta unas características muy similares como su diseño de frontal plano e iluminación nocturna. Los modelos siguientes



pertenece a una serie que incorpora las últimas tecnologías en su diseño, son los denominados Sona y Tánasis con especificaciones técnicas que incluyen la señalización por LCD, sintonización digital, control de tonos, cassette auto-reverse estéreo y vienen equipados con soporte antirrobo, asa y súper condensador.

MOTOROLA MICRO TAC CLASSIC

La increíble capacidad de reacción demostrada por los japoneses en la industria del automóvil, lanzando modelos a diestro y siniestro, tiene su equivalencia en el mundo de la telefonía móvil de la mano de los americanos de Motorola. Cuando no hace ni seis meses que se presentó en España el **Micro Tac II** el celular más pequeño del mercado, la marca más dinámica actualmente sorprende con un nuevo teléfono móvil llamado **Micro Tac Classic**. La nueva versión se apoya en unos buenos argu-



mentos para acercar este eficaz instrumento a un mayor número de personas, a ciertos círculos menos elitistas para los que el teléfono celular es una herramienta imprescindible.

Motorola ha rescatado el **diseño original** del primer Micro Tac aderezándolo con los últimos adelantos. Y la ficha técnica sigue persiguiendo la potencia, la ligereza y la prestación. Con cerca de 40 funciones, un peso de 290 gramos y un interesante precio de 120.000 pesetas, el atractivo Micro Tac Classic cuenta además con una novedad importante, la de incorporar el cargador en el propio aparato con lo que el usuario puede recargar la batería en cualquier parte con un pequeño accesorio y en sólo seis horas.

El nuevo teléfono móvil permite 65 minutos de conversación prolongada o 12 horas en espera.

Dispone de agenda personal, indicador del estado de la batería o del tiempo disponible de conversación, e incorpora también una amplia serie de accesorios que amplían sus prestaciones en el coche, en el hogar y también lo convierten en una «oficina móvil» ya que mediante la conexión celular se puede combinar fácilmente con un ordenador personal o un fax.



DOS ESTRELLAS DE LA RADIO DECIDEN CASARSE.



Alarma ROJA!!

Probablemente la mayor gama de alarmas para automóviles del mercado.

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

Todo ello en un formato compacto y blindadas en aluminio.

RANGER vigila por ti

RANGER
COMPUTER ALARM

RADIOVOX, S.A.

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



NO ES CIERTO

CUANDO se inauguró la autovía Madrid-Burgos, José Borrell, ministro de Obras Públicas, aseguraba que se podía viajar desde Cádiz a Irún sin detenerse en ningún semáforo. Pues bien, esto no es cierto ya que en Bilbao existen varios en los que hay que detenerse regularmente. Tengo entendido que en Sevilla, al menos eso decían ustedes en una prueba reciente de consumo, también existe alguno. No me extraña pues que no sepan el estado de nuestras carreteras, por no saber, no saben ni los semáforos que quedan.

Francisco Matas
Bilbao



QUIERO PREPARAR MI KADETT

SOY propietario de un Opel Kadett GSi 2.0 y quisiera saber cómo podría mejorar su estabilidad ya que en conducción deportiva no me satisface, pues se balancea mucho.

¿Mejoraría con las barras estabilizadoras del 16V?

¿Qué amortiguadores me recomiendan?

En cuanto a las ruedas ¿Están bien las que trae de serie o necesita más rueda? ¿Se podría rebajar la altura de la carrocería al suelo? ¿Hay amortiguadores que hagan esta función o hay que recortar los muelles? En cuanto a la potencia: ¿Cómo podría ganar más caballos?

Javier M. Peláez
Asturias

R.-Nuestro consejo es que no se complique demasiado en una preparación. Es lo de siempre, usted podría tener el Kadett con el mejor comportamiento de tipo deportivo pero a costa de la comodidad general, y no siempre irá usted realizando una conducción deportiva.

Si es aconsejable que instale las barras estabilizadoras que trae de

serie el 16V y por supuesto unos amortiguadores de gas regulables, no toque nada más. La única forma de ganar caballos sin perjudicar la mecánica es instalando un juego de colectores diseñado a medida. Cualquier otra preparación le terminaría costando mucho más cara.

SOBRE EL VECTRA GT

SOY propietario desde hace seis meses de un Opel Vectra GT de 129 caballos y quisiera que me contestarais a una serie de preguntas que se me han planteado al leer el libro de instrucciones y ver que no se mencionan una serie de características que considero importante conocer, como son:

-Par máximo que tiene el coche.

-Relaciones de velocidad a 1.000 vueltas.

-Consumo que encontrasteis al realizar las pruebas.

-Comportamiento del vehículo.

Andrés Castillejo
Madrid

R.-El Vectra GT de 129 caballos tiene un par máximo de 18,4 mkg a 4.600 revoluciones por minuto. La velocidad a 1.000 revoluciones es, en primera: 8,6, en segunda: 14,1, en tercera: 20,6, en cuarta: 26,9 y en quinta: 34,3. Los consumos más interesantes son 9,1 en ciudad, 6,4 a 90 y 8,6 a 120 kilómetros por hora. La opinión generalizada de la redacción, en cuanto al comportamiento de este modelo es que las suspensiones tienen una buena relación confort/agilidad.



AFICION INCONSCIENTE

SE salvaron de milagro pero siguieron en el mismo lugar durante todo el rallye. Los pilotos se asustaban más que ellos que verdaderamente no veían el peligro. ¿hasta cuándo, el público que asiste a presenciar un rallye no va a ser consciente de lo peligroso que

puede llegar a ser estar mal situado en una curva?

Con inconscientes como estos creo que nunca.

Jesús Gutiérrez
Madrid



COMPRAR UN 318i USADO

TENGO la posibilidad de adquirir un coche de segunda mano, el automóvil en cuestión es un BMW, un 318i con seis años de antigüedad, y me gustaría saber algunos datos sobre este modelo: caballos, tiempo de cero a cien, etc.

El coche está impecable, lleva recorridos 70.000 kilómetros, y la persona que me lo vende es de confianza, el precio aún no está acordado del todo pero rondará el millón de pesetas, ¿les parece caro?

Tengo entendido que el mantenimiento de este tipo de coches es carísimo, además de sólo poder repararse en los talleres oficiales BMW ¿es esto cierto?

¿Sería mejor que me comprara un coche pequeño (Fiesta, Clio, Corsa...) y me olvidara de éste?

Hago aproximadamente 15.000 kilómetros al año. Este coche es un tracción trasera, cuando circule por una carretera helada, ¿en qué ruedas he de poner las cadenas, en las direccionales o en las motrices?, ¿o lo mejor sería comprar un par de cadenas más y ponerlas en las cuatro ruedas?

Gerard Bosch
Lleida

R.-No nos gustaría romperle los esquemas, y partimos de una base sólida como es un BMW. Le tenemos que confirmar el caro mantenimiento que necesitará su coche, sobre todo ahora que ha recorrido 70.000 kilómetros y necesitará alguna revisión. En general, cualquier cambio le supondrá pagar un cincuenta por ciento más que en una berlina convencional o un utilitario. Por los años y los kilómetros, un millón nos parece un precio algo elevado.



DOS GRANDES DE

LA RADIO SE HAN UNIDO

PARA SIEMPRE Y HAN PUESTO LO

MEJOR DE SI PARA QUE NAZCA LA MEJOR

RADIO. LA QUE TE OFRECE LA MEJOR

MUSICA. LA QUE TU TE PROGRAMARIAS. LA

QUE TE ANTICIPA LOS QUE VAN A SER

EXITOS Y TE RECUERDA LOS QUE SIEMPRE

LO FUERON. LA QUE TIENE UN ESTILO QUE

MUCHA GENTE TIENE. LA RADIO QUE

FALTABA ACABA DE NACER. ES FRUTO DE

LA PASION. POR LA MUSICA.



FM SERIE ORO

PASION POR LA MUSICA.

ALICANTE 90.0
ALMERIA 99.0
ASTURIAS 95.2
BARCELONA 90.5
BURGOS 97.1
BILBAO 93.2

CASTELLON 105.8
CORUÑA 92.6
COSTA DORADA 95.3
ESTRECHO/CAMPO
DE GIBRALTAR 96.2
GRANADA 92.8

JAEN 98.9
LAS PALMAS 94.4
LEON 92.6
LUGO 90.8
MADRID 89.0
MALAGA 101.1

MENORCA 93.6
ORENSE 96.1
PALMA DE
MALLORCA 102.3
PAMPLONA 94.2
PONTEVEDRA 105.1

PUERTO CADIZ 90.8
RIOJA 99.8
SANTIAGO DE
COMPOSTELA 95.2
SEVILLA 94.8
TENERIFE 100.1

TUDELA 103.1
VALENCIA 96.1
VALLADOLID 98.1
VIGO 101.2
ZARAGOZA 98.6



Citroën Xantia

INCOGNITA DESPEJADA

Juan Luis Soto
y Ramón Rodríguez
Enviados especiales

A PROVECHANDO el tirón, tan de moda, que ha tenido últimamente Andalucía, el grupo PSA ha destacado sus efectivos hasta tierras sevillanas para introducir en el mercado al Xantia. Sustituto y línea de continuidad con el BX, el Xantia termina de renovar al completo la gama Citroën. Perteneciente al creciente segmento de familiares medios, llamado M2 por los fabricantes, el Xantia cubre un importante espacio dentro de las expectativas de mercado.

Llegará a los concesionarios españoles en abril y, por el momento, sólo estará disponible en tres versiones de gasolina. El BX continuará



AIRE DE FAMILIA
El Xantia, el nuevo producto de Citroën, no deja de ser original aunque recuerde a otros modelos de la marca.

comercializándose y completará la oferta de este segmento con su propia gama.

El Xantia se destaca técnicamente por ser un modelo muy desarrollado y con innovaciones muy en la línea con las que Citroën ha mimado tradicionalmente a sus clientes. A medio camino entre el ZX y el gran XM, el Xantia agrupa elementos de uno y otro para formar un conjunto muy homogéneo y eficaz. Las motorizaciones, por ejemplo, basan su oferta en los ya conocidos y archiprobados motores XU en tres niveles de potencia. Pero, a diferencia de los ZX, los Xantia disponen

Por primera vez, Citroën ha presentado una primicia fuera de Francia. Para dar a conocer a casi mil periodistas de todo el mundo su nuevo modelo Xantia, la marca gala ha elegido Andalucía como lugar de esta primera toma de contacto.



SUSPENSIÓN REGULABLE
Como en otros Citroën, la altura al suelo se puede regular. La versatilidad de este sistema se ha demostrado con los años.

además del sistema de suspensión hidráulica de la marca que, en los modelos más potentes o como opción, puede ser Hidractiva II; es decir, estar regulada electrónicamente según las exigencias de la ruta o las preferencias del conductor. En efecto, en esta segunda generación de suspensión activa, el conductor puede optar por dos modalidades de comportamiento, uno que confiere un máximo de confort y otro «sport» que adapta el comportamiento del coche a una conducción más exigente. En posición «normal», el cambio se efectúa automáticamente en menos de 5 centésimas de segundo a partir del análisis de las informaciones suministradas por cinco captores con parámetros tan diferentes como el ángulo y velocidad con la que se mueve el volante,



COMO LOS MÁS GRANDES
El acabado y disposición de los elementos en el último Citroën se ha cuidado al máximo. Los materiales son de calidad y el diseño interior limpio y alegre.



AMPLITUD EN CINCO PUERTAS
El interior de los nuevos Citroën Xantia ofrece una gran capacidad, además se ha hecho un buen trabajo en todo lo referente a terminaciones y acabados.



la presión que se ejerce sobre el acelerador, los frenos o la velocidad del vehículo.

Lo cierto es que, al volante, la suspensión de Citroën es de lo más agradable. No importa que el estado del firme sea irregular, cosa frecuente en carreteras secundarias de montaña, o que las curvas se enlacen con una rápida frecuencia, la suspensión Hidractiva II mantiene la base del coche permanentemente paralela a la horizontal. El resultado es una conducción mucho más descansada al no tener que sufrir balanceos y posibles rebotes de los amortiguadores, además de ganar mucha seguridad al disponer de un dominio constante sobre la dirección y el apoyo del vehículo.

Otro apartado que sorprende agradablemente es el de los frenos,

ORIGINAL
La luneta trasera, en forma de popa de barco, supone una particularidad muy original del Xantia. El volumen de carga es bueno y aprovechable.

AUTO DIRECCIONAL
El eje trasero de los Xantia incorpora dos elementos elásticos en lugar de uno.

TECNOLOGIA AVANZADA

La estructura del Xantia así como la suspensión han sido sometidos, con la ayuda del ordenador, a numerosas pruebas para eliminar por completo las vibraciones. La torsión y la flexión de la carrocería frente a las perturbaciones exteriores se han intentado minimizar al máximo. La eficacia adquirida en la unión de un vehículo con el suelo a lo largo de los años, se ha volcado en el Xantia con la novedad de poder utilizar la suspensión Hidroactiva. Un eje trasero auto-dirigible a medida del Xantia y la combinación entre eficacia y comodidad de las suspensiones posibilitan un comportamiento eficaz se uti-

bien dimensionados y asistidos hidráulicamente. El poco recorrido del pedal no es ningún inconveniente para que resulten potentes y muy dosificables. El sistema de antibloqueo Teves es equipo de serie en el modelo más potente y opcional en el resto de la gama.

Dos son los niveles de acabado previstos por ahora para el Xantia. El SX, más básico, y el SVX, ya con sistema antibloqueo de frenos, faros antiniebla o la suspensión Hidroactiva II incluidos.

De los tres motores XU de cuatro cilindros catalizados, el 1.8i es el menos potente, con 103 caballos. Sin resultar tan brillante como en el más ligero ZX Sport, no se queda corto de potencia y presenta unas respuestas muy agradables y homogéneas en el Xantia. El 2.0i, ya con 123 caballos, es capaz de unas prestaciones y unos cruceros de gran berlina (casi 200 kilómetros por hora de velocidad punta) y, el 16 válvulas, sin llegar a ser una ver-

EJE DELANTERO
de tipo pseudo McPherson. Igual de eficaz.

ACAV
Es el sistema de admisión con acústica variable. Mejora el par.

A PRUEBA DE VIBRACIONES
Se ha realizado un trabajo a conciencia.

lice o no el sistema inteligente. El motor más potente, con culata de 16 válvulas y una potencia de 155 caballos dispone de una admisión con característica de acústica variable ACAV. Este dispositivo, modifica la longitud y el volumen de los conductos de admisión apoyándose en datos acústicos, para favorecer el llenado de los cilindros a cualquier régimen. Esto mejora considerablemente la elasticidad del motor.

sión deportiva, consigue gracias a sus 155 caballos, unas respuestas muy satisfactorias en todas las circunstancias y estados de carga. Su mayor diferencia respecto al 2.0i de dos válvulas por cilindro, aparte su mayor rendimiento y unos pistones refrigerados por aceite, es un sistema de admisión variable que evita que el par motor baje de 17 mkg entre las 2.500 y 6.500 revoluciones por minuto, lo cual hace del Xantia un coche especialmente fácil y agradable de conducir.

Los interiores del Xantia, al igual que su elegante carrocería, ha here-

APRENDA A CONTROLAR SU COCHE Y GANE UN VOLVO 850

Está usted seguro de poder controlar su coche en una superficie resbaladiza, o sabe usted qué hacer si el coche hace "aquaplaning" en la carretera?

Muchas personas nunca contestan a estas preguntas hasta que es demasiado tarde y han pasado a formar parte del creciente número de accidentes de carretera en Europa. Cada año, hasta dos millones de personas se ven envueltas en más de 1,5 millones de accidentes graves, muchos de los cuales los provoca la pérdida de control de los coches a gran velocidad en superficies resbaladizas.

La COMPETICION VOLVO AL CONDUCTOR MAS SEGURO DE EUROPA DE 1993 ofrece a los conductores la oportunidad de recibir las enseñanzas de los expertos en el arte del control del automóvil, así como la posibilidad de ganar el último modelo de grandes prestaciones: el VOLVO 850. Inscribiéndose en esta competición libre y respondiendo correctamente las preguntas formuladas para poner a prueba su conocimiento de los temas de seguridad vial, tanto en su propio país como en toda Europa, usted podría clasificarse para una final regional y, posiblemente, conseguir plaza para dos personas entre los 32 finalistas europeos para acudir a

Austria en mayo próximo.

Miles de conductores de Austria, Bélgica, Francia, Alemania, Italia, Luxemburgo, Holanda, Portugal, España, Suiza y Reino Unido serán examinados para determinar si poseen las condiciones necesarias para mejorar el nivel de conducción en las carreteras de Europa.

En España, VOLVO está buscando un total de 50 competidores para que se sometan a unas pruebas especiales en un circuito de poca adherencia y, a continuación, se examinen de una serie de pruebas diseñadas para subrayar los errores más comunes de los conductores cuando se enfrentan a cambios de la superficie de la carretera. Se invitará a los competidores a asistir a una de las tres finales regionales, la más conveniente para la dirección indicada en el impreso de inscripción. Los tres ganadores se clasificarán para la FINAL EUROPEA, que se celebrará cerca de Salzburgo (Austria) los días 29 y 30 de mayo de 1993.

El mejor de los tres clasificados en segundo lugar, será el cuarto finalista en Austria.

La competición de 1993 cuenta con el apoyo de LA PREVENTION ROUTIERE INTERNACIONAL, organismo mundial para los temas de seguridad en carretera, y el REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA.



PREMIOS

Los ganadores de las finales regionales obtendrán como premio un viaje para dos personas a Saalfelden en Austria, donde se hospedarán en el Hotel Brandhof, un magnífico lugar alpino cerca de Salzburgo. Allí competirán en la Final Europea que se celebrará en el circuito anexo donde el vencedor absoluto se convertirá en el propietario de un completamente nuevo Volvo 850, un coche construido pensando en la seguridad.

Así mismo, en esa final europea, los mejores clasificados de cada país recibirán un juego de neumáticos Goodyear para su coche y el mejor conductor menor de 25 años obtendrá un viaje de Club Mediterráneo, para dos personas a Córcega, por cortesía de La Prevention Routiere Francaise.



GOODYEAR



Conductores de Europa pondrán a prueba sus cualidades en las mejores instalaciones para pruebas de Europa en Saalfelden (Austria).

REGLAS PARA PARTICIPAR

1. La competición está abierta a cualquier persona que tenga Permiso de Conducir y cuyo expediente esté libre de sanciones, que su profesión no sea la de conductor, ni que sus ingresos económicos procedan directamente de la conducción (profesionales del volante, pilotos de automóviles, profesores de autoescuelas, etc).
2. El jurado de la competición estará formado por representantes de "La Prevention Routiere Internationale" y el Real Automóvil Club de España, y el fallo de los premios, así como, cualquier pregunta en relación con la competición será contestada por ellos. Sus decisiones deberán ser aceptadas como irrevocables, sin posibilidad de posteriores reclamaciones.
3. El Jurado seleccionará los 50 mejores cuestionarios entre los recibidos y les invitará a participar en una de las tres finales regionales que se celebrarán en España, la más apropiada de acuerdo a la dirección del participante, que aparezca en el cuestionario.
4. Los empleados de Volvo, de los Concesionarios Volvo, así como los de "RACE", quedan excluidos de la competición.
5. Todos los participantes deben residir en el país en el que participan.
6. Para participar no es necesario comprar nada y no existe la posibilidad de recibir dinero a cambio de ninguno de los premios.

CUESTIONARIO

A continuación encontrará ocho preguntas para evaluar sus conocimientos como conductor seguro. Cada pregunta ofrece distintas alternativas, pero sólo una es correcta. Tache la casilla apropiada.

1. Más del 30% de los conductores implicados en accidentes en Europa son jóvenes de edad comprendida entre los 17 y 24 años y sus pasajeros. ¿A qué hora del día se enfrentan a ese riesgo y ponen en peligro a los otros?

☐ Mañana de día ☐ Tarde/noche de día laborable ☐ Tarde/noche de fin de semana

2. Conduciendo por Alemania, Austria e Italia, ¿cuáles de las siguientes cosas son obligatorias de llevar durante todo viaje?

☐ Permiso internac. ☐ Certificado de seguro ☐ Triángulo reflect. de avería

3. ¿Cuánto debe usted incrementar su distancia de seguridad de frenado respecto al vehículo que le precede cuando encuentra placas de hielo en la carretera?

☐ 200% ☐ 300% ☐ 500%

4. Para mejorar la maniobrabilidad se recomienda disminuir la presión de los neumáticos:

☐ cuando se conduce sobre nieve ☐ cuando se conduce sobre pavimento mojado ☐ en ninguno de los casos anteriores

5. ¿Cuál es en este momento la profundidad mínima exigida en el dibujo en toda su anchura?

☐ 1.6 mm. ☐ 1.8 mm. ☐ 3.0 mm

6. ¿Cuál de los siguientes símbolos en cualquier señal de Tráfico le da aviso anticipado de peligro y no una orden obligatoria?

☐ ☐ ☐

7. ¿En qué año instaló VOLVO por primera vez el cinturón de seguridad en sus vehículos?

☐ 1957 ☐ 1967 ☐ 1970

8. ¿En qué modelo introdujo VOLVO por primera vez el asiento infantil integrado tantas veces premiado?

☐ 740 ☐ 960 ☐ 850

FORMULARIO

Complete este cuestionario y envíelo antes del 25 de Febrero de 1993 a:
R.A.C.E. "CONDUCTOR SEGURO DE EUROPA"
C/ José Abascal, 10
28003 MADRID

NOMBRE Y APELLIDOS

NACIONALIDAD

EDAD

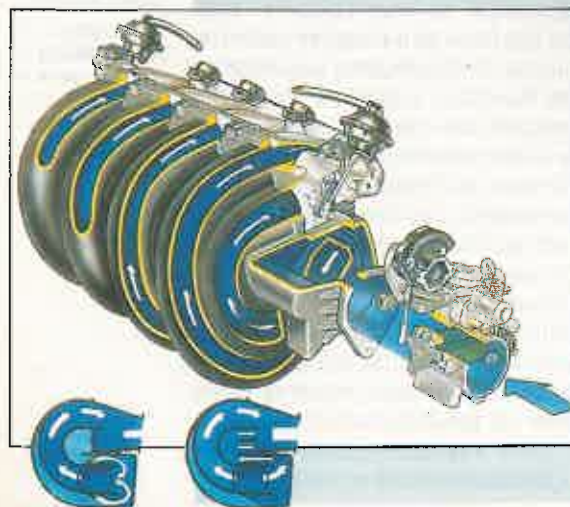
DIRECCION

CODIGO POSTAL

PROFESION

COCHE QUE POSEE

TELEFONO DE CONTACTO



REGULACIÓN DE ALTURA
El Xantia ofrece la posibilidad de elegir diferentes posiciones en la altura de la suspensión.

COMODIDAD
Los asientos regulables electrónicamente ofrecen, además una buena sujeción y una dureza idónea.



ATRATIVO POSTERIOR
Las líneas de la parte posterior lo diferencian claramente de los demás productos de la marca.

FICHA TECNICA

	1.8i	2.0i	2.0i16V
MOTOR			
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.761	1.998	1.998
Nº válvulas por cilindro	1 en cabeza	1 en cabeza	1 en cabeza
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	9,2 a 1	9,5 a 1	10,4 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	103 cv (74 kw)/6.000	123 cv (89 kw)/5.750	155 cv (111 kw)/6.500
Par máximo / r.p.m.	15,6 mkg/3.000	18,3 mkg/2.750	19,0 mkg/3.500
TRANSMISION			
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades
DIRECCION Y FRENOS			
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	11,3	11,3	12,0
Frenos. Sistema(Del/Tras)	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Disco vent./Disco+ABS
SUSPENSIONES			
Delantera	Indep. Hidráulica	Ind. Hidractiva II (opc.)	Indep. Hidractiva II
Trasera	Indep. Hidráulica	Ind. Hidractiva II (opc.)	Indep. Hidractiva II
PESO Y DIMENSIONES			
En orden de marcha (kg.)	1.176	1.238	1.325
Largo/ancho/alto (mm)	4.444/1.755/1.380	4.444/1.755/1.380	4.444/1.755/1.387
Capacidad del depósito (l)	65	65	65
PRESTACIONES Y CONSUMOS			
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	11,0	10,1	9,6
Velocidad Máxima (km/h)	187	198	213
Consumo Urbano (l/100 km)	10,3	11,8	12,2
A 90 km/h (l/100 km)	5,5	6,2	6,4
A 120 km/h (l/100 km)	7,1	7,9	8,2

dado mucha clase de su mayor el XM. Bien aprovechado, su habitáculo resulta confortable, especialmente las plazas delanteras. Los asientos disponen de la suficiente firmeza y formas ergonómicas para no cansar ni resultar incómodos en largos trayectos. El asiento trasero es fraccionable y puede modularse ganando un espacio para equipaje que puede pasar de los 480 a los 878 litros de volumen.

El nivel de acabados ha recibido evidentemente una buena inyección de calidad, lógico si se piensa que Citroën manda a su Xantia a batirse en duelo comercial con los BMW de la serie 3 o el nuevo Ford Mondeo, dos coches que no hacen ninguna concesión en este sentido. El trabajo de investigación de la marca francesa en relación con la acústica y el nivel sonoro del habitáculo se hace, así mismo, notar en un ambiente agradable, donde ninguna estridencia perturba la comodidad que ofrece el nuevo modelo medio-grande de Citroën.

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,

na, en la SER, Iñaki está contigo para

contarte la actualidad a su estilo.

EMPIEZA EL DIA CON LAS COSAS CLARAS.

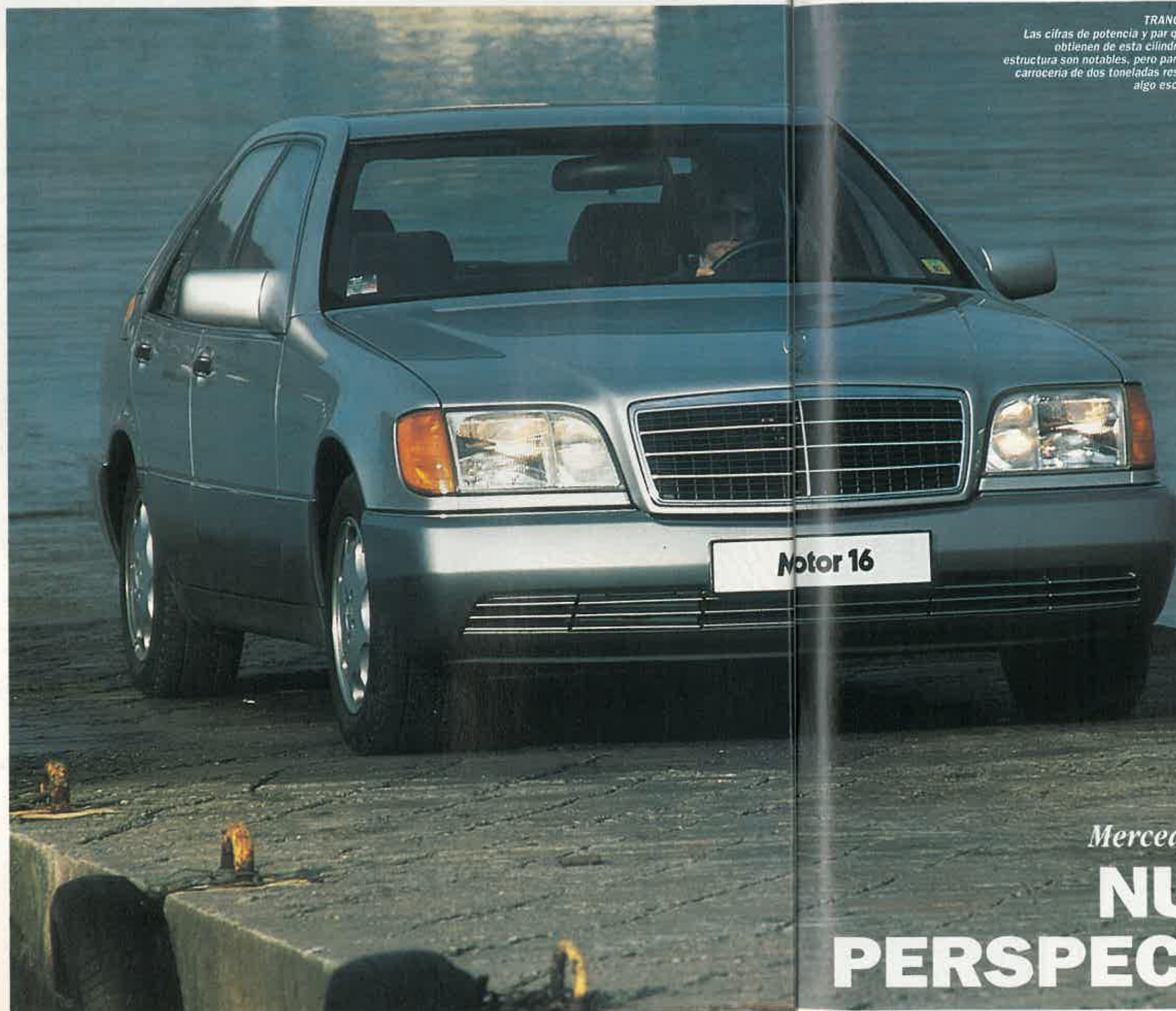
Escucha, desde las 8, "Hoy por Hoy".

Las noticias de cada mañana, a las

claras.



DONDE HAY QUE ESTAR



TRANQUILO
Las cifras de potencia y par que se obtienen de esta cilindrada y estructura son notables, pero para una carrocería de dos toneladas resultan algo escasas.



La crisis económica ha obligado a los responsables de Mercedes a variar su punto de vista. La adopción de motores modestos en su modelo más lujoso es el primer paso en este sentido.

Javier Moltó
Enviado especial

El presidente ejecutivo de Mercedes, Helmut Werner, que ocupará oficialmente el cargo el próximo 27 de mayo, admitió en fechas recientes que si la compañía continuara con su política de motores sobredimensionados en potencia y tecnología, sus precios no resultarían competitivos. Producto de esta nueva filosofía es la adopción de los dos motores básicos de la lujosa Clase S: el propulsor de gasolina de 2,8 litros y 193 caballos de potencia y el turbodiésel de 3,5 litros y 150 caballos. De las características e impresiones de conducción de este último, dimos cuenta, en primicia para España, en el número 485 de Motor 16. Ahora, durante la presentación oficial a la prensa, hemos podido probar también el propulsor de gasolina. Este

Mercedes 300 SE 2.8

NUEVA PERSPECTIVA



IDÉNTICO
Exteriormente
nada permite
conocer de
qué versión
se trata, salvo
el pequeño
anagrama
situado a la
izquierda del
maletero.

motor, idéntico al que monta el Mercedes 280 E, deriva del propulsor de 3,2 litros de cilindrada utilizado desde el inicio por la Clase S. Para reducir la cilindrada, directamente se ha acortado la carrera, que pasa de 84 a 73,5 milímetros, dejando intacto el diámetro. Por otra parte, el departamento de desarrollo limitó voluntariamente el régimen máximo de giro a 6.000 revoluciones por minuto, para poder dotar al motor de muelles de válvulas más suaves y de otros elementos que permiten reducir las vibraciones y la sonoridad, a la vez que se mejora el consumo. La paradoja radica en que un motor de carrera corta, especial-

mente con cuatro válvulas por cilindro, resulta especialmente adecuado para funcionar a altas revoluciones y en esta zona limitan sus posibilidades. Sin embargo, las cifras oficiales de potencia y par anunciadas resultan notables para un propulsor de esta cilindrada y de sus características. Claro que, teniendo en cuenta que debe tirar de una carrocería de casi dos toneladas de peso, a pesar de estar dotado de un colector de resonancia variable y de que el árbol de levas de admisión varía automáticamente su calado, se queda un poco corto de prestaciones. En cuanto a la transmisión, el cambio de marchas de serie es manual de cinco velocidades, aunque opcionalmente se puede disponer del automático de cuatro o de cinco velocidades. El rendimiento de este último se adapta claramente mejor a las características de este motor. Por lo que respecta a estabilidad, la suspensión trasera multibrazo se deja notar y, a pesar de las inercias provocadas por un peso de casi dos toneladas, aun en carreteras viradas se puede ir a ritmo elevado, siempre que el motor lo permita.

En cuanto a carrocerías, sólo está disponible en la versión corta, decisión que resulta sorprendente ya que este modelo puede tener éxito entre las compañías de alquiler de modelos de gran lujo, que quizá pudieran sacar más partido a la larga. El precio de este modelo es de 8.376.000 pesetas y, al igual que el 300 SD Turbo, su llegada a España, se producirá a mediados de marzo, dos meses antes de la presentación de los nuevos Mercedes de la Clase C.

EN junio del presente año comenzarán a rodar por las carreteras europeas los nuevos Mercedes C, el primer producto de la nueva era de Mercedes. Si bien este modelo fue ideado durante un período preñado de ventas, la llegada de la crisis le obligó a la marca de la estrella a ofrecer en sus propias palabras «Más coche por el mismo precio». Los requisitos iniciales contemplaban un desarrollo tecnológico de punta: motores diésel de cuatro válvulas por cilindro, el coche más seguro de la categoría, unas dimensiones apenas mayores que las actuales, pero mejora de la habitabilidad y un comportamiento dinámico de primer orden. En cuanto a los propulsores, todos estarán dotados de cuatro válvulas por cilindro, a excepción de la versión diésel menos potente. Los de gasolina, cuya cilindrada se refleja en la denominación son cuatro. El Mercedes C 180, de 122 caballos de potencia, el C 200 de 136

caballos, el C 220 de 150 caballos y el C 280 de seis cilindros en línea y 197 caballos, idéntico al de la Clase S que presentamos en estas páginas. La verdadera novedad radica en los motores diésel de diésel y veinte válvulas, que corresponden, lógicamente a motores de cuatro y cinco cilindros. El C 200 Diésel, de dos válvulas por cilindro, alcanza 76 caballos, el C 220 Diésel, cuatro cilindros y 16 válvulas, alcanza 95 caballos y el C 280 Diésel, cinco cilindros y veinte válvulas, que otorga 112 caballos. Para más adelante, está prevista una versión turbodiésel sobre la base de este mismo motor, el C 250 DT. Mercedes confiesa que tiene listo también un motor diésel de seis cilindros y 24 válvulas, pero que de momento no lo comercializará por razones operativas. Este Mercedes, de nueva denominación, llegará a España en las primeras semanas posteriores al verano.

MERCEDES CLASE C



FICHA TECNICA

300 SE 2.8

MOTOR	
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	6 en línea
Cilindrada (c.c.)	2.799
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección electrónica
Compresión	10,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	193 CV / 5.500
Par máximo / r.p.m.	27,5 mkg / 3.750
TRANSMISIÓN	
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Manual 5 velocidades
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Recirc. bolas asistida
Diámetro de giro (m)	12,2
Frenos. Sistema(Del/Tras)	Discos Vent./Tambor
SUSPENSIONES	
Delantera	Independiente
Trasera	Independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg.)	1.890
Largo/ancho/alto (mm)	5.113 / 1.866 / 1.485
Capacidad del depósito (l)	100
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	10,8
Velocidad Máxima (km/h)	215
Consumo Urbano (l/100 km)	15,6
A 90 km/h (l/100 km)	8,6
A 120 km/h (l/100 km)	10,6

ARMA DE FUTURO
El Mercedes C es el primer modelo de una nueva época para Mercedes, que producirá modelos más asequibles.



Porsche 968 CS

IDENTIDAD DEPORTIVA

Si no se puede negar el carácter deportivo del Porsche 968, la nueva versión CS (Club Sport) incide aún más en esa deportividad con un equipamiento y una adaptación a propósito para cumplir con esa premisa... Y a un menor precio.

BÁSICAMENTE lo que se ha hecho con el 968 hasta convertirlo en la versión CS ha sido someterle a una cura de adelgazamiento que atañe al equipamiento. Así se prescinde de detalles como las ventanillas eléctricas y el cierre centralizado y los asientos se sustituyen por unos «baquets» tan sencillos como atractivos en los que la parte posterior del respaldo van pintados en el color de la carrocería. En la parte trasera se eliminan los pequeños asientos, con lo que se convierte en una amplia zona de carga. Pero, como esto no basta para que la versión CS tenga una per-

sonalidad propia, exteriormente se utilizan unos colores muy llamativos, de entre los que destacan el amarillo, el azul náutico y el rojo guardia, pintura que se emplea también en el alerón trasero y en las preciosas llantas asimétricas «Copa» de 17 pulgadas.

Pero todo esto no bastaba para lograr la identidad netamente deportiva que se buscaba, a pesar de la lógica disminución de la relación peso/potencia al haber adelgazado cincuenta kilos. La suspensión ha visto modificada su geometría en el eje delantero, el chasis es 20 milímetros más bajo y los frenos, de

aluminio (y exentos de amianto) son los elementos que cambian el carácter del coche. Con relación al 968 normal, el CS exige otro tipo de conducción y se comporta de manera distinta gracias a la potencia de sus frenos y al funcionamiento de esa nueva suspensión, y eso en la versión básica, pues como opción se puede disponer de un «paquete deportivo» compuesto por muelles, amortiguadores, barras estabilizadoras especiales, frenos autoventilados de mayor diámetro en el eje delantero y un diferencial autobloqueante tarado al 40 por ciento. De esta manera equipado, el CS es ra-

dicalmente distinto, más nervioso y ágil todavía.

El otro tema interesante es el precio, 6.644.600 pesetas con IVA y transporte incluido, es decir, 1.715.200 pesetas menos que el Porsche 968 normal. Y aunque se incluyan las principales opciones existentes para él: cierre, paquete deportivo, airbag para conductor y acompañante, aire acondicionado y techo practicable, aún costaría 800.000 pesetas menos... 

M. Doménech



TOQUE DEPORTIVO. El volante y los asientos descubren su vocación.

UN GRAN MOTOR. Sin duda, el mejor cuatro cilindros de su categoría.



SIN CARGO. Llantas del mismo color que la carrocería, pero opcionales.

SIN ASIENTOS. La parte posterior del CS se convierte en zona de carga.





Gama 93 Suzuki

AIRE PURO

La aplicación de las nuevas normativas sobre contaminación ha obligado a Santana Motor a cambiar algunos aspectos de sus productos que han dado lugar a las versiones de inyección del Vitara y del Samurai.

SANTANA Motor planta cara a la crisis y renueva su gama que ofrece en total cincuenta diferentes posibilidades para vehículos todo terreno y 24 para turis-

mos. Aunque hay mucho que decir de todos ellos, sin lugar a dudas, lo que más llama la atención es la adopción de los sistemas de inyección en el Samurai y en el Vitara.

Esto ha sido una obligada consecuencia de la incorporación del catalizador al sistema de escape. Con este sistema de admisión, la potencia pasa a 69 caballos en el caso de los Samurai 1.3 y a 80 caballos en el Vitara. Las versiones dotadas con esta mecánica disponen de un equipamiento elevado por lo que sus precios son también altos. El Samurai inyección más barato cuesta 1.554.863 pesetas, mientras que en el Vitara la versión más barata provista de inyección cuesta 2.026.000 pesetas. Al margen de éstos, se siguen vendiendo las versiones con carburador.

Con estos motores, los Suzuki

han ganado en suavidad de funcionamiento, así como una mejor respuesta en baja. El funcionamiento en campo se ha visto beneficiado por la posibilidad de rodar a régimen tranquilo contando con una reserva de potencia suficiente para salir de situaciones difíciles. Las prestaciones y los consumos también se benefician de esto y en particular lo que se refiere al consumo ha sufrido una mejora de un 10 por ciento.

La estética ha variado ligeramente con una nueva decoración en la que destaca la «i» de inyección y unas llamativas bandas de colores. En lo que se refiere al interior, la única modificación se refiere a los detalles de los nuevos avisadores del mal funcionamiento del sistema de alimentación.

Por su parte, la versión de cinco puertas no ha sufrido ninguna alteración técnica pero su precio se ha rebajado sustancialmente. La razón para esta rebaja reside en el inicio de la producción de este modelo en Linares a partir del próximo mes de septiembre.

En lo que se refiere a los turismos, la marca va a seguir importando el Swift, así como unas 2.200 unidades del Maruti.

Hay que reseñar la nueva política de garantías de la marca, que alcanza a los seis años en el caso de la perforación por corrosión.

○
Víctor Piccione



«I» DE INYECCIÓN
Las nuevas versiones van marcadas por la «i» en su exterior.



CASI IGUAL
Los interiores no han variado gran cosa en los nuevos modelos.

E L M A R U T I A E S C E N A

A PARTIR del próximo mes de abril, los concesionarios de Suzuki podrán vender un nuevo turismo: el Maruti 800. Se trata de un pequeño utilitario fabricado en la India bajo licencia Suzuki. Es un descendiente directo del Suzuki Alto y dispone de un pequeño motor de tres cilindros y ochocientos centímetros cúbicos. Tiene un acabado sencillo, pero puede llevar aire acondicionado y estará disponible en su versión de cinco puertas. Mide 3,30 metros y su precio rondará las 800.000 pesetas.



Lancia Thema 2.0i 16V Turbo LS frente a Alfa Romeo 164 3.0 V6 Turbo

FRENTE A FRENTE

Aunque el 164 salió al mercado con el claro objetivo de restarle ventas al Thema de Lancia, la compra de Alfa Romeo por parte de Fiat propició un matrimonio de conveniencia entre dos rivales directos, tanto antes como después de la boda.

VIRTUDES

Acabado y equipamiento
Habitabilidad
Rendimiento del motor

LANCIA THEMA 16V. TURBO
PRECIO: 4.800.000 PTAS

Asientos con poca sujeción
Línea muy clásica
Comportamiento poco homogéneo

DEFECTOS

VIRTUDES

Comportamiento
Rendimiento del motor
Línea atractiva

ALFA ROMEO 164 V6 TURBO
PRECIO: 4.780.960 PTAS.

Tacto del freno
Dirección imprecisa
Acabado

DEFECTOS

PRUEBA

Motor 16

Motor 16

Motor 16

MATRIMONIO DE CONVENIENCIA

LA renovación parcial del Thema en los últimos días, incluyendo además un aumento de potencia, ha permitido al Lancia una mayor capacidad de respuesta frente al comprador actual y el acercamiento a uno de los miembros más destacados de su familia, el Alfa Romeo 164 V6 Turbo.

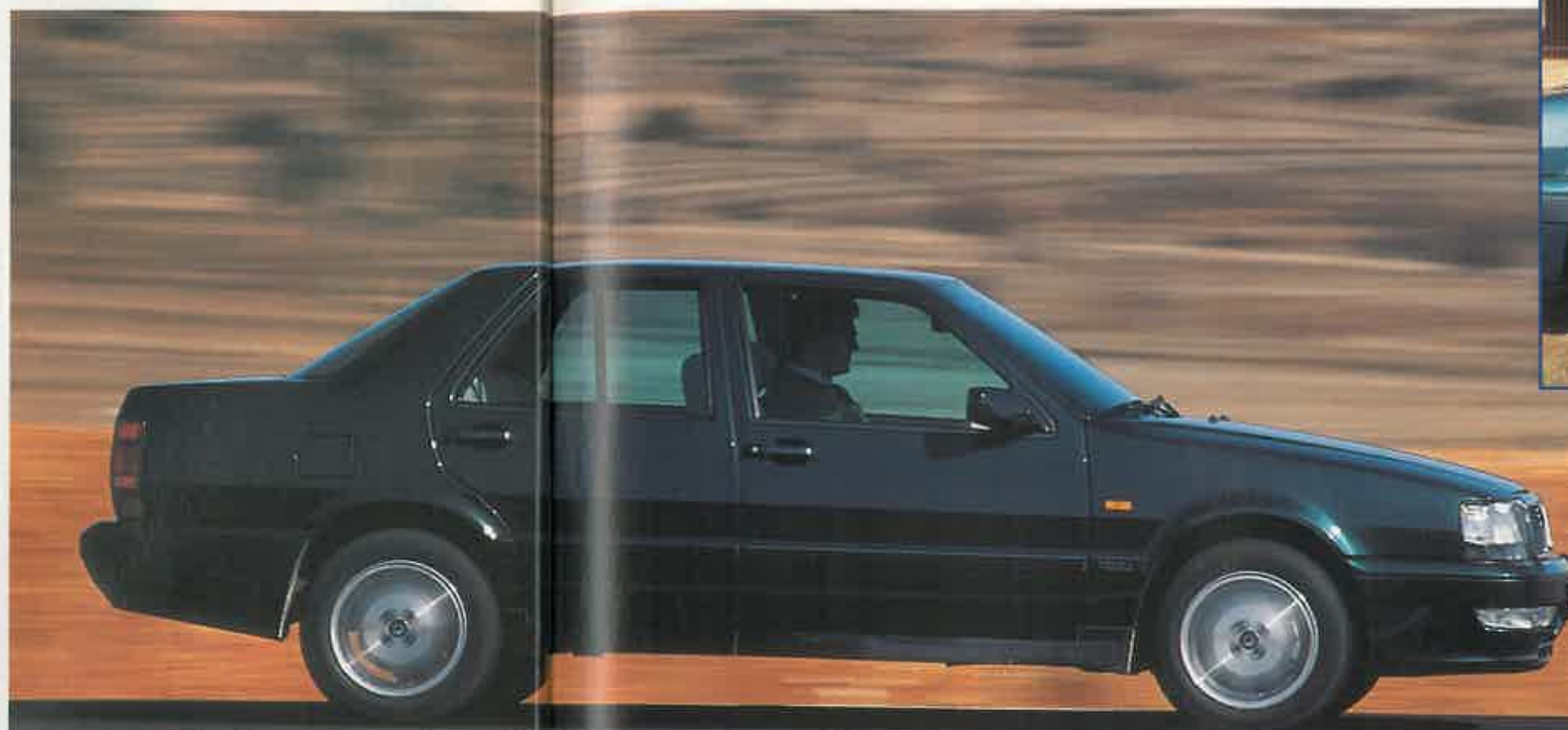
Aunque la apuesta estética de Pininfarina en el Alfa fue bastante más arriesgada que la de Giugiaro en el Thema, también es verdad que lo diseñó tres años después, lo cierto es que el 164 necesitaba un lavado de cara tras seis años al pie del asfalto. Una inyección de actualidad que recibe en estos meses y que lo igualan prácticamente en equipamiento y soluciones a su rival, y sin embargo amigo, el Thema.

Así, elementos diferenciadores ahora como la suspensión activa, el *airbag*, la marcha atrás con gatillo de seguridad o los retrovisores automáticos, entre otras novedades utilizadas por el Lancia desde hace unos días, pronto formarán parte del equipo en el 164. Pero aunque cambie la forma, el fondo se mantendrá, y el Alfa Romeo 164 Turbo actual ejerce su papel oportunamente en esta comparativa.

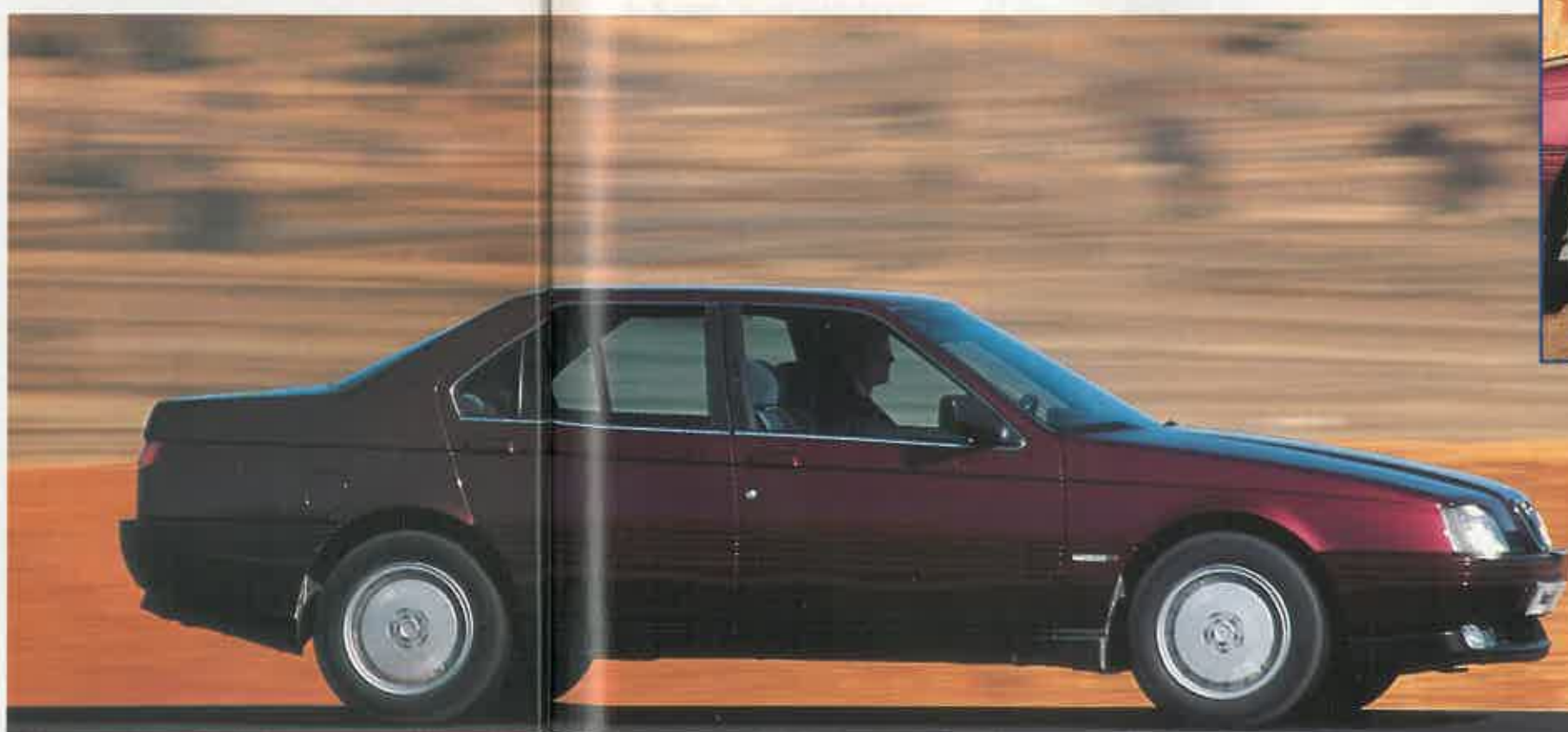
Alfa Romeo participó junto con Lancia, Fiat y Saab en el Proyecto Quattro, el desarrollo de una berlina de clase media europea, por lo que los dos modelos de nuestra prueba utilizan el mismo bastidor. Sin embargo, el diseño de las carrocerías marcó destacables diferencias en cuanto a habitabilidad se refiere. El desafío de Pininfarina, diseñando uno de los Alfa más atractivos y elegantes de los últimos tiempos, encuentra su contrapartida en una habitabilidad neutralizada por la aerodinámica. El Thema, con prácticamente las mismas medidas exteriores, ofrece más amplitud en el habitáculo y un maletero de mayor capacidad, a cambio de una carrocería más cuadrada y unas formas más angulosas. Estos centímetros de más le han permitido utilizar unas butacas de mayor tamaño que no sujetan tan bien el cuerpo como las del 164. El cuadro de instrumentos del Alfa, es más moderno y estilizado y más lo será en breve. Lástima que el sol refleje en el cristal la visera del salpicadero, dificultando la visibilidad en determinadas condiciones. En el caso de Lancia, el mimo y el lujo con el que han sido tratados los interiores, pone de

FICHA TECNICA

	THEMA	164
MOTOR		
Disposición	delantero transversal	delantero transversal
Número de cilindros	4 en línea	6 en V
Cilindrada (c.c.)	1.995	1.996
Árbol de levas	2 en cabeza	2 en cabeza
Nº válvulas por cilindro	4	2
Alimentación	iny. turbo, overb. e interc.	iny. turbo, overb. e interc.
Compresión	8 a 1	8 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	205 CV (148 kW)/5.750	210 CV (152 kW)/6.000
Par máximo / r.p.m.	31 mkg(298 Nm)/3.750	29 mkg(284 Nm)/2.750
TRANSMISION		
Tracción	delantera	delantera
Caja de cambios	manual, 5 velocidades	manual, 5 velocidades
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	9,5/16,4/23,5	9,6/15,5/22,2
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	31,0/39,0	29,3/37,0
Embrague	monodisco en seco	monodisco en seco
DIRECCION		
Sistema	de cremallera asistida	cremallera asistida
Vueltas de volante	3,2	3,2
Diámetro de giro (m)	10,6	10,8
FRENOS		
Delante	discos ventilados	discos ventilados
Detrás	discos macizos	discos macizos
Antibloqueo	de serie	de serie
SUSPENSIONES		
Delantera	indep. tipo McPherson	indep. tipo McPherson
Trasera	indep. tipo McPherson	indep. tipo McPherson
RUEDAS		
Llantas (pulgadas)	aleación de 6 J x 15	aleación de 6 J x 15
Neumáticos	195/60 VR 15	195/65 ZR 15
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg.)	1.330	1.440
Capacidad depósito combus.	65 l.	70 l.



TRADICIONAL
Poco han cambiado las líneas maestras desde su aparición. Las llantas de serie son de aleación.



AERODINÁMICO
La esbelta silueta del Alfa Romeo resulta tan aerodinámica como atractiva. Las llantas de aleación también son de serie.

CUATRO CILINDROS
Con un nuevo sistema de gestión electrónica, el motor del nuevo Thema obtiene la quintaesencia del turbo, intercooler y el overboost. En él también se ha mejorado el par.



SEIS CILINDROS
El sonido y suavidad del seis cilindros Alfa, compite con el de su primo el Lancia. Son 210 caballos con turbo, intercooler y overboost.



manifiesto que los técnicos italianos de la marca campeona del mundo de rallyes, quieren que ante todo su buque insignia sea un representante de la distinción y el lujo. En Alfa Romeo no olvidan este aspecto dentro de su 164 Turbo, pero salta a la vista un aire más deportivo, menos madera, más plástico y un acabado menos riguroso. En el Thema se ha mantenido el diseño de siempre, añadiendo elementos de calidad y bastante más equipamiento, con la clara apuesta de crear un ambiente de distinción para los ocupantes.

Conducir un Alfa 164 Turbo con 210 caballos de potencia proporciona momentos excitantes y prestaciones de auténtico deportivo, ahora bien, esto último no es patrimonio exclusivo del aerodinámico uno seis cuatro. En el Thema se ha aumentado la potencia hasta los 205 caballos y el coche ahora anda mucho y bien y no se queda atrás, sino por delante en prestación pura en igualdad de condiciones. Ambos aceleran con energía y mantienen altas velocidades de cruce con acariciar el pedal de la derecha. Sin embargo, y aunque los resultados finales se decantan por poco al lado del Lancia, la utilización más agradable la ofrece el 164 Turbo, con unos desarrollos mejor combinados con el especial funcio-

CONSUMOS

Datos en l/100 km.	THEMA	164
CIUDAD		
A 29 km/h de promedio	12,0	12,9
CARRETERA		
A 90 km/h de cruce	8,2	8,7
En conducción rápida	12,8	13,1
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruce	11,3	10,6
A 140 km/h de cruce	12,9	12,5
CONSU. MED. PONDERADO		
Litros/100 km	10,8	11,4
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	550	564

SONORIDAD

	THEMA	164
Al ralentí:	49,4	52,5
A 60 km/h:	61,6	61,7
A 90 km/h:	64,1	64,2
A 120 km/h:	70,2	68,6
A 140 km/h:	72,6	70,6
A tope	82,1	81,7
Mediciones efectuadas en las plazas delanteras con las ventanillas cerradas. Valores en decibelios.		

PRESTACIONES

	THEMA	164
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	231	237
ACELERACION		
400 m. salida parada (seg.)	15,5	15,8
1.000 m. salida parada (seg.)	27,7	28,0
0-100 km/h (seg.)	7,4	7,8
Metros recorridos	110	112,5
RECUPERACION		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	17,3	17,8
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	20,1	20,7
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	30,4	30,8
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	35,5	36,4
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	6,3	6,0
Metros recorridos	176,2	166,4
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	9,3	11,1
Metros recorridos	195	327,5

FRENOS

	THEMA	164
DISTANCIAS DE FRENADO		
En metros		
A 60 km/h:	15,3	16,5
A 100 km/h:	41,5	47,6
A 120 km/h:	59,2	69,5

EQUIPAMIENTO

	THEMA	164
Cuentarrevoluciones	SI	SI
Manómetro de aceite	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI
Indicador carga de batería	SI	SI
Ordenador de viaje	NO	NO
Volante regulable	SI	SI
Faros antiniebla	SI	OP
Aire acondicionado	SI	SI
Asiento conductor regulable en altura	SI	SI
Asientos regulables eléctricamente	OP	SI
Retrovisor regulable electr. (izda./dcha.)	SI/SI	SI/SI
Mando a distancia de apertura de puertas	SI	NO
Elevallas eléctricos (D./T.)	SI	SI/SI
Cierre centralizado	SI	SI
Cinturones de seguridad traseros	SI	SI
Asiento posterior divisible	OP	NO
Faros regulables desde el interior	SI	OP

OPCIONES

Lancia Thema 2.0ie 16V. Turbo LS: Suspensión inteligente 290.000 ptas. Air bag 160.000 ptas. Techo practicable eléctrico: 138.000 ptas. Tapicería en piel: 312.000 ptas. Asientos delanteros eléctricos calefactables y el del conductor con memoria: 200.000 ptas. **Alfa Romeo 164 V6 Turbo:** Pintura metalizada 30.296 ptas. Tapicería en piel: 288.722 ptas. Techo practicable: 173.233 ptas. Lavafaros: 43.308 ptas. Faros antiniebla: 19.248 ptas. Asientos posteriores eléctricos: 134.737 ptas.



THEMA CON SUSPENSIÓN ACTIVA
Con el mando en el salpicadero.



COMO UN AVIÓN
En el Alfa todas las teclas a mano.



FUNCIONAMIENTO AUTOMÁTICO
Se oscurece cuando le deslumbran.



RELOJ DE PRESIÓN DEL TURBO
El Alfa lo ofrece, el Thema Turbo no.



ALTURA MANUAL EN EL THEMA
Es el asiento del conductor.



ELÉCTRICO EN EL ALFA ROMEO
De serie en los asientos delanteros

FRENTE A FRENTE



to de un propulsor sobrealimentado. El sistema de árboles de equilibrio contrarrotantes utilizado por Lancia en el Thema, para suavizar el funcionamiento de su mecánica de cuatro cilindros, proporciona a esta motorización unos niveles de suavidad muy interesantes, sin embargo, el seis cilindros de Alfa responde con una música celestial.

En el comportamiento de ambos vehículos encontramos numerosos matices que definen dos estilos diferentes. En primer lugar, el Alfa de nuestra prueba no cuenta con suspensión inteligente. Lógicamente,

esta laguna temporal debería marcar en un principio las mayores diferencias. Sin embargo, el especial compromiso de Alfa con el buen comportamiento sin perder las maneras en cuanto a comodidad y sin necesidad de utilizar una suspensión regulable, nos ha convencido más que el esquema ofrecido por Lancia en el Thema. La suspensión activa de éste último pone en bandeja al conductor la posibilidad de elegir entre una firmeza obligada y constante cuando se trata de ir rápido por recorridos virados, y una posición automática en la que la sus-

MÁS COMPLETO
Pero más serio el cuadro del Thema Turbo. La madera abunda en todo el habitáculo.

MÁS MODERNO
Aunque con un enfoque más deportivo. El plástico de buena calidad rodea al conductor.





EL SEÑOR DE LA AUTOPISTA
Es el terreno donde mejor se mueve. No obstante también está preparado para la sucesión de curvas gracias a la suspensión inteligente (opcional) y el Viscodrive. Es menos ágil que el 164.



NOBLE Y EFECTIVO
Con un esquema muy equilibrado, el 164 Turbo no castiga los riñones de los ocupantes y a la vez ofrece un comportamiento efectivo. Al límite se muestra subvirador y pierde algo de tracción.

38/ **Motor 16**



MÁS CÓMODOS
Por tamaño, pero menos efectivos en inclinaciones de la carrocería.

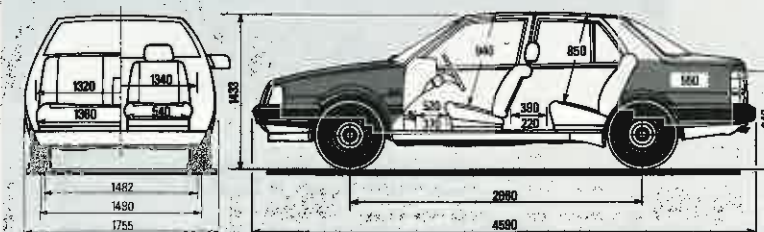


A MEDIAS
El Alfa tiene los mejores asientos delanteros, pero es más pequeño.

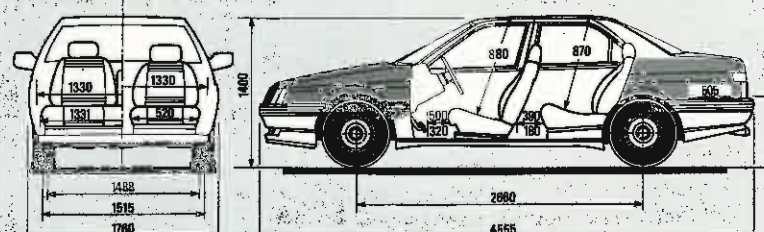
FRENTE A FRENTE

MECANICA	
1º THEMA	Tras las modificaciones efectuadas en este propulsor con el aumento de potencia y el mayor margen de utilización resulta muy interesante.
1º 164	La suavidad y el sonido de un seis cilindros no es comparable con nada. El Alfa cuenta además con unos desarrollos bien calculados.
COMPORTAMIENTO	
2º THEMA	A pesar de contar en opción con la suspensión inteligente y el sistema Viscodrive, el Thema no resulta tan ágil como su rival el 164 Turbo.
1º 164	Eficaz, noble y fácil de conducir a pesar de su potencia, el 164 Turbo alcanza un equilibrio razonable entre comodidad y comportamiento.
RENDIMIENTO	
1º THEMA	Su propulsor ofrece cinco caballos menos de potencia, sin embargo, y a pesar de unos desarrollos muy económicos, supera al 164.
1º 164	Prácticamente con idéntico rendimiento, la utilización del 164 resulta más agradable por sus cortos desarrollos. El consumo es más alto.
CONFORT	
1º THEMA	Es más amplio y a la larga más cómodo. El respaldo trasero se puede abatir por partes en opción, lo que en el Alfa no es posible.
2º 164	Con un habitáculo más estrecho, un techo algo más bajo y un maletero menos capaz, el 164 cede en este aspecto ante el Lancia.
CARROCERIA	
2º THEMA	Ha recibido mejoras importantes en su conjunto, sin embargo las líneas maestras se han mantenido ancladas en el pasado.
1º 164	Es uno de los Alfa Romeo más elegantes y estilizados que se ha diseñado en la larga historia de la marca italiana.
ECONOMIA	
1º THEMA	Cuestan prácticamente lo mismo, mientras que el Thema ofrece, de momento, mejor equipamiento. Además gasta menos.
2º 164	Sus cortos desarrollos le traicionan ligeramente en este aspecto. Hasta que lleguen los nuevos le faltan algunos detalles de equipamiento.

LANCIA THEMA



ALFA ROMEO 164



DATOS DE COMPRA

ALFA ROMEO Importador: Alfa Romeo Española, S.A. Carretera Madrid-Burgos N-1, kilómetro 18,700. San Sebastián de los Reyes. 28700 Madrid. Teléfono: (91) 654 40 11. Garantía: Un año sin límite de kilómetros. Red de postventa: 200 puntos de asistencia. **LANCIA** Importador: Fiat Auto España. Pº de la Habana 74. 28036 Madrid. Tel: (91) 259 8200. Garantía: Un año sin límite de kilómetros. Red de postventa: 230 puntos de asistencia.

pensión se adapta en milésimas de segundo a «lo que venga». Las posibilidades de control sobre el comportamiento son interesantes, sin embargo, y a pesar de esto, el funcionamiento global del 164 nos ha gustado más. Es más neutro y dócil, al margen de la nobleza de sus reacciones, subviradoras cuando se conduce al límite.

Puestos a desmelenarse en algún momento y aunque no sea la utilidad que se les va a dar habitualmente, hay que decir que los dos son capaces de rodar muy ligeros por carreteras de montaña y resultan más ágiles que muchas berlinas de su categoría. En esas circunstancias nos quedamos con el comportamiento del Alfa Romeo. En descargo del Lancia Thema, hay que decir que cuenta con una asistencia en la dirección mucho más efectiva que en el Alfa, demasiado sensible. Y con unos frenos más efectivos.

Como hemos ido viendo ambos



modelos están en condiciones de ofrecer lo que el comprador de una berlina de lujo de tipo medio pueda desear. A la hora de matizar hay que recomendar el Alfa Romeo 164 Turbo a todos aquellos conductores que tengan pensado circular habitualmente por carreteras de montaña o por vías en las que abunden las curvas. Desde luego no dispondrá del espacio del Thema, ni tampoco del refinamiento de sus interiores, pero su espíritu deportivo va acompañado de unas líneas seductoras acordes con las tendencias actuales. El Lancia encantará a los amantes de la elegancia y el lujo que además quieren potencia de reserva para adelantar con seguridad y los más recientes dispositivos mecánicos. A pesar de todo, sigue siendo un matrimonio muy bien avenida.

MALETEROS COMO CASTILLOS
Los de ambos modelos, pero con el metro en la mano Lancia se lleva el gato al agua. Además en opción el respaldo puede ser abatible por partes.

Andrés Más
Fotos: José Robledo



Estamos en tu radio de acción.

Búscanos. Estamos cerca de ti.
Al lado de todo lo que te interesa.
De lo que te mueve. Porque
sabemos que quieres una radio
limpia, útil, de igual a igual.
Por eso trabajamos cada día
para comunicarnos contigo.
Para instalarnos en tu vida.
Para estar en tu radio de acción.
Te encontraremos.

a n t e n a 3

En tu radio de acción.

LAS modificaciones que acaba de recibir el Seat Toledo, apenas resultan perceptibles una por una. Pero en conjunto, confieren una sensación de mejora que coloca al Toledo entre las opciones de compra con más posibilidades entre los modelos de su categoría. Estos cambios se concretan en: salpicadero y palanca de cambio recubiertos por un material de mejor aspecto, nuevo mecanismo en los retrovisores exteriores, abatibles en ambos sentidos para evitar roturas en pequeños golpes y unas leyes de suspensión ligeramente modificadas, que permiten superar el aplo-mo anterior. Estos pequeños cambios, unidos a una continua mejora en la calidad de los remates, sitúan al Toledo entre los modelos que pueden presumir de calidad de acabado y de mejor equilibrio entre estabilidad y comodidad.

Las tres versiones que probamos en esta ocasión cubren buena parte del intervalo superior de la oferta de Seat. El más potente, el GT 16

*Seat Toledo 1.8i GT 16v/
2.0i GLX Automático/1.9 TD GLX*

PLENA MADUREZ

VIRTUDES

Estabilidad y comodidad
Forma y mullido de los asientos
Capacidad del maletero

SEAT TOLEDO 1.8 GT 16v

PRECIO: 2.814.500 PTAS.

Motor perezoso
Rueda de repuesto de emergencia
Espacio posterior justo

DEFECTOS

VIRTUDES

Estabilidad y comodidad
Comportamiento del motor
Funcionamiento del cambio

SEAT TOLEDO 2.0 GLX AUT.

PRECIO: 2.692.700 PTAS.

Rueda de repuesto de emergencia
Espacio posterior justo
Utilización manual del cambio

DEFECTOS

VIRTUDES

Capacidad del maletero
Estabilidad y comodidad
Consumo moderado

SEAT TOLEDO 1.9 TD GLX

PRECIO: 2.344.100 PTAS.

Rueda de repuesto de emergencia
Prestaciones pobres
Plazas traseras justas

DEFECTOS

A punto de cumplirse dos años desde que comenzó a venderse, el Seat Toledo ha alcanzado un momento dulce de forma. Los mínimos retoques que acaba de recibir, que afectan a bastidor y salpicadero, lo convierten en uno de los modelos del segmento medio más apetecible.

PRUEBA

Motor 16

válvulas, ha visto reducida su potencia final por la obligatoriedad de incorporar catalizador. Este motor, que nunca se ha mostrado especialmente brillante, se muestra ahora todavía menos brioso. El problema es que toda la pérdida se produce en la gama alta de revoluciones, las que afectan a la aceleración y velocidad punta. En cuanto a la primera magnitud, necesita dos segundos más para cubrir el kilómetro con salida parada. Y en velocidad máxima, el Toledo ahora no alcanza los 200 kilómetros hora, mientras que su antecesor los superaba con holgura.

Por fortuna, la gama de revoluciones en la que la versión anterior se mostraba más perezosa (entre 1.000 y 4.500 vueltas) no ha sufrido variación ninguna, motivo por el cual las cifras que se obtienen en recuperación en cuarta y quinta resultan prácticamente idénticas. Este propulsor, el más potente que de siempre se ha ofrecido en la carrocería del Seat Toledo tiene, de todos modos, la vida contada. Aproximadamente, a finales del próximo verano, será sustituido por otro motor de dieciséis válvulas, de dos litros de cilindrada, que alcanza una potencia máxima de 150 caballos.

Incomparablemente más agradable de utilizar es el propulsor de dos litros y 115 caballos de potencia que equipa el Toledo automático. Es elástico y con suficiente potencia en alta. De hecho, en todas las mediciones que hemos realizado, en versiones con cambio manual, el Toledo de 2.0 litros ha obtenido mejores resultados que el Golf GTi, que cuentan con el mismo motor, idénticas relaciones de cambio y peso muy similar. Sin embargo, ligeras modificaciones introducidas en el sistema de alimentación a cargo de los técnicos de Seat, mejoran apreciablemente el comportamiento de este propulsor, aunque, bien es cierto, a costa de penalizar el consumo.

En la versión con transmisión automática que probamos hoy, al buen propulsor hay que añadir un funcionamiento impecable del cambio automático controlado electrónicamente en función de la inyección, el encendido y la posición del pedal del acelerador. El conductor cuenta con la posibilidad de preseleccionar entre posición deportiva o de turismo, que se diferencian por el régimen de giro del motor en que se pasa a una marcha superior. El

LLANEAR
El propulsor turbodíésel del Toledo no puede competir en prestaciones con sus rivales. Sin embargo, en buenas carreteras, se alcanza una buena velocidad punta y un consumo reducido.



FICHA TECNICA

	1.8i GT 16v	2.0i GLX Aut.	1.9 TD GLX
MOTOR			
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Número de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.781	1.984	1.896
Árbol de levas	Dos, en cabeza	Uno, en cabeza	Uno, en cabeza
Nº válvulas por cilindro	4	2	2
Alimentación	Inyecc. elect. multipunt.	Inyecc. elect. multipunt.	Inyecc. mec. diésel
Compresión	10,0 a 1	10,0 a 1	23,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	128 CV (94 kW)/6.000	115 CV (85 kW)/5.400	75 CV (55 kW)/4.400
Par máximo / r.p.m.	16,3mkg(160 Nm)/4.500	16,9mkg(166 Nm)/3.200	14,3mkg(140 Nm)/2.200
TRANSMISION			
Tracción	Delantero	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Automat, 4 velocidades	Manual, 5 velocidades
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	8,3/13,6/19,9	9,4/16,4/25,4	8,3/11,4/18,2/24,4
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	25,5/31,6	37,4	31,7/38,7
Embrague	Mando mecánico	Mando mecánico	Mando mecánico
DIRECCION			
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Vueltas de volante	3,5	3,5	3,5
Diámetro de giro (m)	10,5	10,5	10,5
FRENOS			
Delante	Discos vent. (256mm)	Discos vent. (256 mm)	Discos (239 mm)
Detrás	Discos (226 mm)	Discos (226 mm)	Tambores
Antibloqueo	Si	Si	Op.
SUSPENSIONES			
Delantero	Indep. tipo McPherson	Indep. tipo McPherson	Indep. tipo McPherson
Trasero	Semiindep. Eje torsional	Semiindep. Eje torsional	Semiindep. Eje torsional
RUEDAS			
Llantas (pulgadas)	Aleación 6 x 14"	Acero 6 x 14"	Acero 6 x 14"
Neumáticos	185/60 VR 14	185/60 VR 14	185/60 VR 14
PESOS Y CAPACIDADES			
En orden de marcha (kg.)	1.130	1.135	1.120
Capacidad depósito combus.	60	60	60

ESTABILIDAD
Los Seat Toledo siempre se han comportado bien. Ahora, unos amortiguadores ligeramente más rígidos sólo pueden mejorar esta impresión.



CONSUMOS

Datos en l/100 km.	16V	AUTO.	TD
CIUDAD			
A 29 km/h de promedio	10,3	11,5	6,8
CARRETERA			
A 90 km/h de crucero	6,9	7,2	5,1
En conducción rápida	11,0	11,8	8,6
AUTOPISTA			
A 120 km/h de crucero	8,9	9,3	7,6
A 140 km/h de crucero	10,0	10,4	8,4
CONSU. MED. PONDERADO			
Litros/100 km	9,1	10,0	6,3
AUTONOMIA MEDIA			
Kilómetros recorridos	610	550	900

PRESTACIONES

	16V	AUT.	TD
VELOCIDAD MAXIMA			
Km/h	197	192	172
ACELERACION			
400 m. salida parada (seg.)	17,4	18,3	19,2
1.000 m. salida parada (seg.)	32,5	33,5	35,4
0-100 km/h (seg.)	10,3	11,9	13,9
Metros recorridos	177	201	241
RECUPERACION			
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	18,6	15,6	19,5
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	20,5	—	21,6
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	34,0	30,7	36,5
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	37,9	—	40,7
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	9,9	8,9	12,8
Metros recorridos	276	252	361
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	14,1	—	17,1
Metros recorridos	393	—	480

FRENOS

	16V	AUT.	TD
DISTANCIAS DE FRENADO			
En metros			
A 60 km/h:	15,0	16,8	19,7
A 100 km/h:	42,9	43,5	53,4
A 120 km/h:	60,0	61,3	73,5

DATOS DEL COMPRADOR

Fabricante: SEAT. Pau Claris, 167. 08037 Barcelona Teléfono: (93) 335 60 11. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 1.076 puntos de asistencia en toda España.

funcionamiento del automatismo es rápido y suave y al levantar el pie del acelerador no pasa a una marcha más larga, por lo que ayuda a retener en las frenadas. El control electrónico en estas situaciones trabaja a la perfección, aproximando notablemente el funcionamiento de este cambio automático al de los manuales. Lo único criticable de este cambio es su faceta manual. Al desplazar la palanca para pasar de una marcha a otra manualmente, ofrece mucha oposición, por lo que se pasa más de una marcha con facilidad. Por ello, y gracias a su buen funcionamiento, lo mejor es circular siempre en posición D, salvo situaciones específicas.



Por último, en cuanto a propulsores, queda la versión turbodiésel. Este propulsor, también de origen Volkswagen tiene un comportamiento discreto. Con una cilindrada de casi dos litros, su potencia alcanza tan sólo 75 caballos, en tanto que motores de otras marcas (Citroën, Fiat, Peugeot y Renault) y de similar capacidad superan los noventa caballos de potencia. Tampoco es más elástico que esos motores a los que nos referimos, circunstancias que le dejan en franca desventaja. Sólo en el caso de que la carrocería del Toledo, con sus tres volúmenes y cinco puertas, resultara decisiva, sería lógico optar por un Toledo Turbodiésel. En caso contra-

SONORIDAD

	16V	AUT.	TD
Al ralentí:	53,4	51,1	55,9
A 60 km/h:	63,7	65,5	65,1
A 90 km/h:	66,9	67,2	68,2
A 120 km/h:	71,6	70,2	72,5
A 140 km/h:	74,5	72,8	74,8
A tope	80,3	79,2	78,8

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

EQUIPAMIENTO

	16V	AUT.	TD
Cuentarrevoluciones	SI	SI	SI
Manómetro de aceite	NO	NO	NO
Termómetro de agua	SI	SI	SI
Indicador carga de batería	NO	NO	NO
Ordenador de viaje	NO	NO	NO
Volante regulable	OP	OP	OP
Faros antiniebla	SI	SI	SI
Aire acondicionado	OP	OP	OP
Asiento conductor regulable en altura	SI	SI	SI
Asientos regulables electrónicamente	NO	NO	NO
Retrovisor regulable electr. (izda./dcha.)	SI/SI	SI/SI	SI/SI
Mando a distancia de apertura de puertas	NO	NO	NO
Elevavinas eléctricos (D./T.)	SI/SI	SI/SI	SI/SI
Cierre centralizado	SI	SI	SI
Cinturones de seguridad traseros	SI	OP	OP
Asiento posterior divisible	SI	SI	SI
Faros regulables desde el interior	NO	NO	NO

OPCIONES

SEAT TOLEDO 1.8i GT 16v:

Techo abatible: 62.800 ptas. Aire acondicionado: 169.800 ptas. Llantas de aleación 6" x 15" y neumáticos de 195/50: 90.200 ptas. Volante regulable en altura: 26.300 ptas. Asiento acompañante regulable en altura: 15.200 ptas.

SEAT TOLEDO 2.0i GLX Aut:

Techo abatible: 62.800 ptas. Aire acondicionado: 169.800 ptas. Llantas de aleación 6" x 14" y neumáticos de 185/60: 70.900 ptas. Volante regulable en altura: 26.300 ptas.

SEAT TOLEDO 1.9 TD GLX:

Techo abatible: 62.800 ptas. Aire acondicionado: 169.800 ptas. Llantas de aleación 6" x 14" y neumáticos de 185/60: 70.900 ptas. Volante regulable en altura: 26.300 ptas. Antibloqueo de frenos, ABS: 154.800 ptas.

ENORME MALETERO
Si bien las plazas traseras no destacan por su amplitud, en compensación, el maletero ofrece un gran volumen.



rio un Renault 19, de cuatro o cinco puertas, un Peugeot 405 o un Fiat Tempra, (estos dos últimos considerablemente más caros) resultan opciones más lógicas. Seat justifica estos datos de potencia por su pretensión de conseguir un total respeto por el medio ambiente antes que unas prestaciones de primer orden. Por ello, en el escape va montado un catalizador de oxidación. Sin embargo, las marcas antes mencionadas también se muestran respetuosas con el medio ambiente sin detrimento de la potencia.

Por lo que al interior respecta, el nuevo material que recubre el salpicadero apenas se nota, si no se compara directamente con uno de



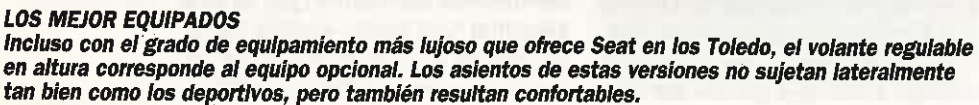
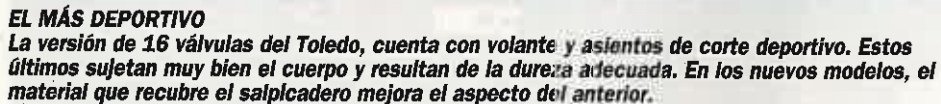
LO ÚLTIMO
Las versiones más nuevas llevan el anagrama grabado en las puertas.

los Toledo anteriores, pero es cierto que tiene mejor aspecto y resulta más agradable. Junto a ello, el ajuste de las piezas del interior ha ido mejorando con el paso del tiempo,

por lo que ahora el Toledo se sitúa a un nivel similar al de los mejores en esta categoría.

Los asientos son diferentes en función de la versión. El GT de 16 válvulas lleva unos asientos muy envolventes con un mullido duro y con buen apoyo lumbar. Los de las otras versiones resultan menos envolventes, pero también sujetan bien el cuerpo y el mullido presenta la dureza adecuada. Ante el volante, los diferentes asientos ofrecen las mismas características. Se pueden regular en altura de banqueta y opcionalmente de volante, por lo que encontrar una buena posición está al alcance de la mayoría de las tallas. Sólo quienes prefieran una po-

CAMBIO ADECUADO
Página anterior. Detalle de la palanca de cambio del modelo automático. Su funcionamiento resulta impecable, salvo si se cambia de forma manual, ya que se muestra poco suave.



sición muy cercana al volante, pueden tener problemas porque encontrarán que llevan las piernas muy flexionadas. Las plazas traseras no son un prodigio de amplitud, especialmente en anchura, pero resultan suficientes para que dos adultos se instalen con comodidad. En contrapartida, el maletero resulta cavernoso, tanto que incluso conviene tener cuidado si se carga mucho para poner los objetos más pesados junto al respaldo del asiento trasero. Debido a su largo voladizo, colocar carga pesada en el extremo del coche podría ocasionar problemas de comportamiento en el eje trasero.

Ya que nos referimos a la estabilidad, las pequeñas mejoras introducidas en el bastidor otorgan al Seat Toledo un comportamiento sobresaliente. Si antes ya merecía buena nota, el pequeño incremento de rigidez de los tarados lo deja perfecto. En el turbodiesel, se nota el superior peso del propulsor sobre el eje delantero, pero ello tampoco conlleva excesivos problemas. No resulta tan efectivo como las otras versiones, pero igual de noble.

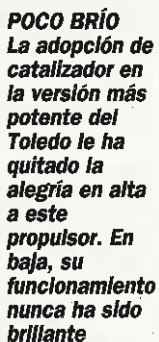
Para disfrutar de todas estas cualidades, el equipamiento también se sitúa a buen nivel. El antibloqueo de frenos, es de serie en las dos versiones de gasolina y el aire acondicionado pertenece al conjunto de opciones, pero, a diferencia de lo que sucede con los Volkswagen, a un precio razonable.

Para concluir, diremos algo quizá ya sabido. De momento, la versión más satisfactoria de toda la gama Toledo es la equipada con el motor de gasolina de dos litros. La duda puede radicar en si se opta por el automático o por el manual. Ello depende mucho de los gustos particulares, porque el cambio manual también resulta agradable de utilizar, y para aquéllos que deseen exprimir las posibilidades del motor hasta extraer su quintaesencia, es la opción más lógica. Pero para conductores sin veleidades carrerísticas, la versión con cambio automático ofrece comodidad, sin apenas más contrapartida que un ligero incremento de consumo. ○

Javier Moltó

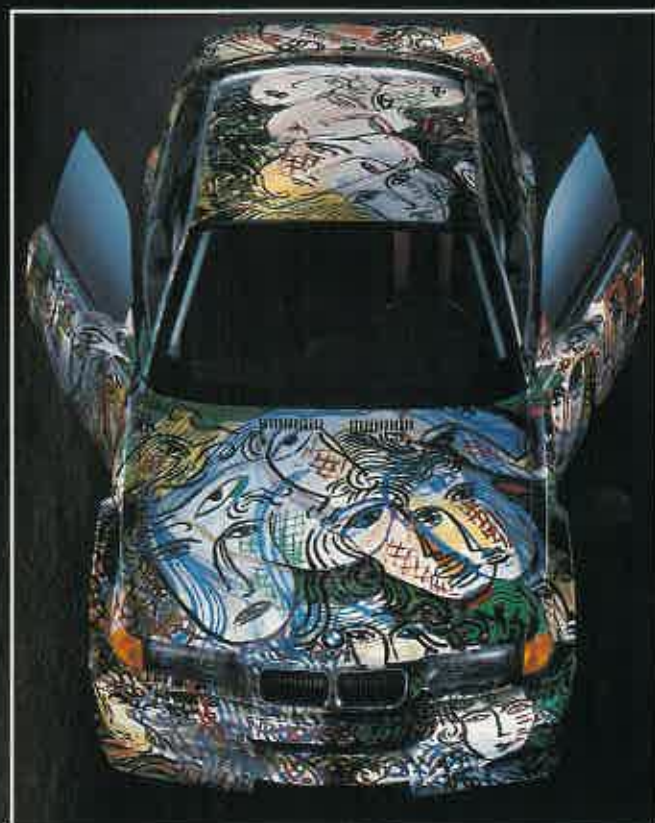
Fotos: **Ramón Rodríguez**

A FONDO



ART CAR

BMW es, seguramente, la marca de automóviles que más se preocupa por la cultura. Por eso no es de extrañar que sea la única que tiene una completa colección de obras de arte plasmadas sobre la carrocería de sus modelos. La BMW Art Car Collection tiene su origen en 1975 cuando el piloto francés Hervé Poulain incitó a su amigo, el artista norteamericano Alexander Calder, a decorar su BMW 3.0 CSL de competición, con el cual participó en las 24 Horas de Le Mans. La idea cayó bien y en los siguientes años fueron otros los artistas que plasmaron su ingenio sobre las carrocerías bávaras. Poco a poco la fundación fue aumentando el número de coches decorados, hasta el punto que también fueron tomados coches de serie como lienzo para algunos pintores. En la actualidad la colección se compone de trece coches, entre los cuales se encuentran el BMW 730i del artista español César Manrique y el espectacular BMW M1 de Andy Warhol. El último en llegar ha sido el BMW M3 de competición, cuya carrocería ha sido personalizada por el pintor italiano Sandro Chia. Su primera aparición en público fue en la sala de exposiciones de la marca.



BMW M3/ Sandro Chia

El pintor florentino Sandro Chia confesó sentirse totalmente realizado mientras realizaba el diseño del M3, ya que desde pequeño realizaba *graffitis* en los coches aparcados en la calle. Chia es un claro representante del movimiento de *transvanguardia* italiano, en el cual se aprecian las influencias de artistas míticos como Carra, Picasso y Montagne. En su Art Car ha pretendido realizar un espejo en el que se reenentre el espectador.





BMW 535i/Matazo Kayama

Este artista japonés de 67 años, es un verdadero innovador en cuanto a las técnicas de pintura. Su carrera y su fama se fraguó en los talleres de diseño textil de su padre. En la realización de este Art Car, Kayama ha aplicado técnicas tradicionales japonesas, como el *Arare* y el *Kirigane* que consiste en aplicar pequeñas piezas de materiales nobles, oro, plata y aluminio, sobre la carrocería del BMW 535i.



BMW 525i/ E. Mahlangu

La artista sudafricana Esther Mahlangu, aplicó la tradicional técnica de pintura Nlbele y que se aplica normalmente sobre las cabañas. La realización fue personal de la artista.



BMW 3.0 CSL /A. Calder

Pionero de la colección de Art Cars de BMW, Calder ya había tomado contacto con las modernas tecnologías cuando en 1.973 pintó un avión. Su técnica puede parecer muy primitiva, puesto que sólo utiliza colores básicos, pero lo hace para acentuar el concepto de movilidad. Este BMW de 480 cv fue una de las atracciones de las 24 Horas de Le Mans de 1.975. A finales de ese mismo año falleció Alexander Calder.

BMW 3.0 CSL/Frank Stella

Otro norteamericano, Frank Stella, tomó el relevo de Calder. Su estilo está claramente influenciado por el expresionismo abstracto, por lo que diseñó un rejilla de formas muy semejantes para recubrir la totalidad del BMW 3.0 CSL. Al igual que su predecesor, este Art Car estaba destinado a la competición. En esta ocasión fue el malogrado Ronnie Peterson el piloto. Participó en las 24 Horas de Le Mans de 1.976.





BMW 320i/Roy Lichtenstein

Considerado uno de los padres del Pop Art, Lichtenstein siempre ha llamado la atención por sus grandes murales estilo cómic en los cuales se recogen elementos típicos de la cultura americana. Cuando realizó su Art Car, su estilo había cambiado y realizó un diseño que acentuase el efecto de velocidad que se experimenta en las carreras. Este coche también participó en las 24 Horas de Le Mans y acabó primero en su clase.

BMW M1/Andy Warhol

Para Andy Warhol, otro de los impulsores del Pop Art, el automóvil era un medio muy conocido cuando le fue encargado decorar este M1. A diferencia de sus predecesores que utilizaban modelos a escala, Warhol pintó el mismo la totalidad del coche en un intento de captar el concepto mismo de la velocidad, tal y como declaró. La carrera deportiva de este M1 culminó con un sexto puesto en Le Mans en 1979.



BMW 635CSi/Ernst Fuchs

Por primera vez, un Art Car fue realizado por un artista europeo. El pintor austriaco Ernst Fuchs declaró que al pintar el 635 expresó sus experiencias, temores, deseos y aspiraciones. La obra de Fuchs recoge muchos elementos míticos y de la naturaleza. Este coche refleja un sueño de infancia de Fuchs. Por primera vez entre los Art Car de BMW se utilizó un coche de serie en lugar de uno de competición.

BMW 635/R. Rauschemberg

En 1986, se encargó de nuevo un Art Car a un americano. Este modelo marcó un hito por ser el primero de la colección en el que se emplearon métodos fotográficos para plasmar imágenes reales en la carrocería. En los laterales del coche se pueden apreciar imágenes reales de paisajes naturales de Florida. El 635 CSi utilizado en este caso era una versión de serie con 211 caballos y una velocidad de 220 kilómetros por hora.





BMW M3/M.J. Nelson

Para decorar el primer M3, BMW buscó un artista aborigen australiano nacido en Pikili (Australia). En siete días de trabajo, Michael Jagamara Nelson, ha plasmado los colores y los contornos que se pueden ver en su país natal desde un avión. En él se puede ver el agua, los canguros, e incluso un oposum. Este modelo fue cedido a Nelson por el departamento de competición de BMW Australia y ganó el campeonato nacional.

BMW M3/Ken Done

En 1989 otro australiano fue el responsable de realizar el octavo Art Car. En esta ocasión fue el diseñador gráfico Ken Done. Su impronta se aprecia en la alegría de los colores que siempre rodean a sus creaciones. El M3 de competición sobre el que realizó su trabajo no es una excepción y tiene un colorido muy animado que da idea de su dinamismo. Este coche ganó el campeonato Australiano de Grupo A.



BMW 730i/César Manrique

El artista lanzaroteño César Manrique no necesita presentación y su interés por conservar el entorno natural también se aprecia en el trabajo plasmado sobre esta berlina alemana. Con sus formas, Manrique intentó dar la idea de que el coche se desliza por su entorno sin ofrecer la más mínima resistencia. Los brillantes colores utilizados en su creación dan una sensación de agilidad impensable en una berlina de este tamaño.

BMW Z1/A.R. Penck

Las atrevidas formas del Z1 fueron un auténtico catalizador para la imaginación del artista alemán A. R. Penck en 1991. Es el único artista alemán que ha participado en la Art Car Collection y en las líneas libres del Z1 ha conseguido plasmar las imágenes que caracterizan su obra. Si uno se detiene ante el coche puede distinguir las siluetas de un cocodrilo y de un león. Consciente de que el Z1 es un coche distinto Penck lo acentuó.





Joan Ferret MICROTALLERES

Joan Ferret es un industrial de El Vendrell conocido por su industria FERVE dedicada a todo aquello que tiene que ver con la electricidad del automóvil. Actualmente ha desarrollado una nueva faceta: fabrica unos realistas microtalleres decorativos en los que se reproduce hasta el más mínimo detalle todo lo que se encuentra habitualmente en ellos.

HAY espíritus inquietos que nunca dejan de buscar caminos e ideas nuevas. Uno de ellos es Joan Ferret, quien además de su actividad industrial cultiva otras facetas, algunas de ellas artísticas como puede ser la pintura. Tanto es así que hace poco más de un año llevó a cabo una exposición sobre el tema Ferrari. Otra de las obsesiones de Ferret es la miniaturización, no en vano cada vez va reduciendo al máximo el tamaño de sus instrumentos para los talleres.

Primero creó comprobadores de fácil transporte, luego del tamaño de una cajetilla de tabaco, después del de una tarjeta de crédito y ahora ya los mete en un estuche que cuelga de un llavero diminuto. A ese paso el próximo deberá entregarlo con unas pinzas y una lupa!

Pues bien, uniendo afición y necesidades industriales «porque hay épocas en que la producción desciende», decidió crear unos pequeños talleres alrededor de un coche a escala 1/18 de esos de tan am-



plia difusión en el mercado. Estos talleres en forma de vitrina tienen unas dimensiones de 46 centímetros de largo, 24 de alto y 12 de profundidad, mientras que su peso es de 4,100 kilogramos. En ellos se reproducen diferentes ambientes como pueden ser talleres de chapa y pintura, de mecánica, de electricidad, de bricolaje, etc... hasta un total de diez modelos distintos. En todos ellos el interior está decorado con multitud de herramientas, útiles, caballetes, bancos de trabajo,

PASIÓN POR LO DIMINUTO
Dos Ferret, padre e hijo, están obsesionados por la miniaturización. En los diferentes modelos de vitrina se han reproducido todos los elementos de un taller.



CHAPA Y PINTURA
El Ferrari GT de la foto recibe diversos cuidados en su carrocería. En el taller aparecen desde los típicos carteles hasta la más insignificante herramienta.

compresores y un extenso etcétera de elementos característicos de esta industria. Todos ellos fueron primero contruidos a mano y ahora bajo molde perfectamente pintados o cromados y en ciertos casos, decorados. Para esta decoración se emplean algunas marcas reales con las cuales Ferret ha llegado a un acuerdo y otras inventadas. Se da la circunstancia de que un fabricante de pinturas se extrañó de que Ferret le pidiera permiso y no dinero por emplear su marca. Los coches que contienen son clásicos o modernos, algunos de ellos a medio montar o semi-pintados para aumentar la sensación de realismo. Estas miniaturas proceden de distintos fabricantes tanto europeos como japoneses.

Hace ya dos años que inició esta actividad y por el momento ha fabricado unas trescientas de estas vitrinas que requieren unas seis horas de montaje cada una de ellas y en las

cuales hay entre doscientas y trescientas piezas. Un simple bote de pintura ya consta de tres pues está el cuerpo, la tapa y el adhesivo, luego hay que contar la estantería o el banco de trabajo, etcétera... Una de las piezas más difíciles es el compresor con sus volantes, correas, el depósito, etcétera...

Algunas de estas vitrinas están



OBSEQUIO A FANGIO. Juan Ferret hace entrega a Juan Manuel Fangio de una vitrina especial que contiene un Maserati 250 F. Hoy ésta se encuentra en el museo del as en Balcarce.

en algunos despachos de prestigiosos personajes, como es el caso de Jordi Pujol, Juan Manuel Fangio, De Tomaso o Piero Ferrari. El modo como llegó a este último es ciertamente curioso: Ferret regaló una de sus vitrinas a un directivo de Burgo, marca con la que en principio tenían un acuerdo comercial. Este directivo expuso una de las vitrinas en un conocido restaurante de Vassana y allí la vio alguien de Ferrari que pidió poder tener una para el hijo del Commendatore.

Estas vitrinas se comercializarán en breve a través de un sistema de venta por correspondencia a un precio de 29.325 pesetas.

Hace poco que han pasado las Navidades, época de los tradicionales belenes. Por asociación de ideas uno puede resistirse a pensar que estos talleres de

Ferret no son sino unos modernos belenes mecánicos!

José Luis Aznar
Fotos: Aznar-Ferret

iiiARRRRRANCA!!!

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

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

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

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

¡Ponte en marcha y arranca con MOTOR 16!



Pide ya GRATIS tu nueva Tarjeta Motor 16

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

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

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

La cumplimentación de los datos antes solicitados es totalmente voluntaria. La finalidad de los mismos es la de ayudarnos a conocer mejor el perfil de nuestros lectores, lo que nos permite diseñar y realizar las ofertas que más se puedan adaptar a tus deseos y características. Los datos que nos facilites se conservarán de forma confidencial en MAD, S.A. y tienes el derecho de acceder a los mismos en cualquier momento para solicitar su consulta, actualización, rectificación o anulación, si así lo deseas.

Si no deseas recibir ninguna oferta comercial por correo, por favor escribe "NO" en la siguiente casilla: ☐

LAMINAS DE CONTROL SOLAR

DTI, líder mundial en la fabricación de láminas de protección solar y seguridad para cristales, acaba de comercializar su nueva gama Solar-Check. Entre otras cualidades destacan las siguientes: rechazar hasta el 60 % del calor solar, eliminar reflejos molestos, máxima seguridad en caso de rotura.



SHELL CERTIFICADO



FRENOS CON HISTORIA

UCAS ha fabricado el freno de disco Colette número 200 millones. Desarrollado en el centro de Investigación y Desarrollo que la compañía tiene en Koblenz, Alemania, este freno entró en fabricación en serie en 1975.

La empresa Shell España, S.A., perteneciente al grupo petrolero internacional Royal Dutch/Shell, ha sido recientemente certificada por AENOR en su División de Lubricantes. Este certificado acredita que la producción, importación, distribución y comercialización de sus lubricantes satisface las mayores exigencias internacionales de calidad.

NUEVA CATEGORIA DE KARTS

MASALLES Comercial de Ripollet (Barcelona), líder en el campo del Karting de Competición, presenta para 1993 una nueva categoría monomarca de 125 cc. denominada Europa. Estos pequeños monoplazas equipan el potente motor Gilera 125 KS con caja de cambios de seis velocidades y refrigerados por agua. Para mayor información contactar con el teléfono: (93) 692 18 24.



RELOJ SIRENE DE YSL

La línea de relojes Sirene creada por el prestigioso diseñador Yves Saint Laurent se caracteriza por su pureza de líneas y la sofisticación de colores y materias para un modelo exclusivamente femenino. Técnicamente posee una caja redonda chapada en oro, corona estriada, cristal mineral templado, mecanismo suizo de cuarzo y correas de colores entre otras características.



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 al público recomendados por el fabricante en Península y Baleares e incluyen el IVA, el impuesto de matriculación 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 D Techo metálico	1.619.760	1.568	54	114	-	-	382,7	-	32.000	-	-	-	Serie	-
ACM Off D Techo duro	1.683.000	1.588	54	114	-	-	382,7	-	32.000	-	-	-	Serie	-
ACM Off TD Techo duro	1.799.900	1.588	70	147	-	-	382,7	-	32.000	-	-	-	Serie	-

ALEKO

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

ALFA ROMEO

33 1.3	1.529.905	1.351	88	176	10,3	8,2	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-	64.481
33 1.3 Veloce	1.472.274	1.351	88	176	10,3	8,2	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-	64.481
33 1.3 América	1.365.000	1.351	88	176	10,3	8,2	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-	64.481
33 1.5 le	1.683.042	1.490	98	181	10,7	8,6	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-	64.481
33 1.5 le Milano	1.685.000	1.490	98	181	10,7	8,6	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-	64.481
33 1.5 le América	1.567.000	1.490	98	181	10,7	8,6	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-	64.481
33 1.7 le	1.830.289	1.712	110	190	9,5	8,9	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	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	62.556	-	64.481
33 1.7 le 16V	2.043.944	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-	64.481
33 16V Quadrifoglio	2.122.861	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-	64.481
33 16V Permanent 4	2.578.079	1.712	137	202	8,9	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-	64.481
33 1.7 le Sport Wagon	1.976.575	1.712	110	187	9,8	8,9	420,0	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-	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	62.556	-	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	62.556	-	80.896
155 1.8 Twin Spark	2.194.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	250.000	40.000	Serie	Serie	62.556	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	62.556	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	62.556	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	62.556	Serie	75.000
155 2.0 Q4	4.200.000	1.995	190	225	7,0	10,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	62.556	Serie	75.000
164 2.0 Twin Spark	3.037.080	1.962	148	210	9,2	12,1	455,5	216.541	76.992	Serie	Serie	62.556	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	62.556	Serie	105.865
164 3.0 V6	4.653.921	2.959	192	230	7,9	12,3	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	62.556	Serie	105.865
164 Quadrifoglio	5.387.275	2.959	200	231	7,7	11,3	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	62.556	Serie	105.865
164 2.5 TD	3.852.238	2.500	117	204	10,8	7,6	455,5	Serie	76.992	Serie	Serie	62.556	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	62.556	Serie	Serie

ARO*

Aro 10 Techo Lona	918.000	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0	-	-	-	-	-	-	-
Aro 10 Techo Duro	1.040.400	-	64	125	29,0	9,5	380,0	-	-	-	-	-	-	-
Expander 1.9 D 4WD	1.675.135	1.870	64	137	27,4	8,9	384,9	177.000	32.000	-	-	110.000	-	125.000
243 D	1.707.067	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0	-	-	-	-	-	-	-
244 D	1.752.462	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0	-	-	-	-	-	-	-

ASIA MOTORS

Rocsta 1.8 G	2.233.849	1.789	85	159	-	-	360,5	Serie	-	-	-	Serie	-	Serie
Rocsta 2.0 D Básico	1.932.610	2.184	72	138	-	-	360,5	-	-	-	-	Serie	-	Serie
Rocsta 2.0 D	2.284.734	2.184	72	138	-	-	360,5	Serie	-	-	-	Serie	-	Serie

AUDI

80 2.0 E	2.910.000	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	3.440.000	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.	3.655.000	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	4.230.000	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	4.365.000	2.771	174	220	8,0	10,3	448,2	Serie	55.265	185.000	Serie	Serie	190.000	158.600
80 2.8 E V6 Quattro	4.940.000	2.771	174	220	8,0	11,4	448,2	Serie	55.265	185.000	Serie	Serie	190.000	158.600
80 1.9 TDI	3.120.000	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	3.455.000	1.984	115	182	12,8	9,8	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 2.3 E	3.752.000	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	3.982.000	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 Aut.	4.262.000	2.598	150	208	10,6	11,3	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 2.6 E V6 Quattro	4.810.000	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	4.670.000	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.	4.960.000	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	5.313.000	2.771	174	218	8,0	11,8	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 S4	7.185.000	2.226	230	244	6,8	12,1	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 2.5 TDI	4.500.000	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	4.210.000	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	4.410.000	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	5.255.000	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	4.960.000	2.461	115	188	11,6	6,7	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
Coupe 2.3 E	4.014.000	2.309	133	206	9,2	10,3	436,6	315.207	Serie	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
Coupe 2.8 E V6	4.810.000	2.771	174	222	8,0	10,3	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
Coupe 2.8 E V6 Quattro	5.415.000	2.771	174	222	8,0	11,4	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
Coupe S-2	6.515.000	2.226	220	248	6,1	11,8	440,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
Coupe 2.3 E	5.324.000	2.309	133	198	10,8	10,3	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
V-8 3.6	9.870.000	3.562	250	244	7,6	13,2	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
V-8 3.6 Aut.	9.870.000	3.562	250	235	9,0	14,0	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
V-8 4.2	10.920.000	4.172	280	249	6,8	14,3	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
V-8 4.2 Aut.	10.920.000	4.172	280	249	7,7	14,4	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231

BERTONE*

Freeclimber 2 R I	2.793.960	1.596	100	150	15,8	9,9	378,5	203.478	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Freeclimber TD T. Duro	3.825.316	2.443	116	153	13,9	10,9	414,5	240.502	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Freeclimber TD Cabrio	3.825.316	2.443	116	153	13,9	10,9	414,5	240.502	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Freeclimber 2.7 T. Duro	3.825.316	2.693	129	160	13,4	12,2	414,5	240.502	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Freeclimber 2.7 T Cabrio	3.825.316	2.693	129	160	13,4	12,2	414,5	240.502	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie



VOLKSWAGEN

OFERTAS

Polo:
Disfruta de un
descuento de **85.000**
pesetas en
operaciones al contado.

Golf (excepto GTI):
En estos modelos se
ofrece ahora un
descuento de **120.000**
pesetas en
operaciones al contado.

Gama Volkswagen:
Financiación especial a
través de VW Credit con
un interés TAE del 10
por ciento en
financiaciones
a dos años.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
VOLVO														
440 1.8i	2.370.000	1.794	90	175	11,5	9,1	431,0	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	181.000	-
440 2.0i	2.617.000	1.998	110	190	10,3	8,7	431,0	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	181.000	-
440 2.0i	2.933.000	1.998	110	190	10,3	8,7	431,0	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
440 Turbo	3.243.000	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	2.617.000	1.998	110	185	10,3	8,7	440,5	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	181.000	-
480 GLE	2.933.000	1.998	110	185	10,3	8,7	440,5	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
480 GLE Aut.	3.083.000	1.998	110	182	11,7	9,3	440,5	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
480 Turbo	3.243.000	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
480 GLE	3.850.000	2.435	140	203	10,0	10,2	466,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 GLE	4.285.000	2.435	170	215	8,9	10,2	466,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 GLE 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 GLE Turbo	3.984.000	1.998	155	200	10,2	11,2	487,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 GLE Turbo S. Wagon	4.025.000	1.998	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	5.185.000	1.986	190	205	8,2	12,3	487,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
960 24V Aut.	6.180.000	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	7.865.000	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	887.520	1.116	55	145	17,0	8,5	349,0	168.420	26.950	38.800	-	-	-	71.140
55 A	918.731	1.299	65	155	13,5	9,0	353,0	168.420	26.950	38.800	-	-	-	Serie
65 A GLS	1.089.991	1.299	65	155	13,5	9,0	353,0	168.420	26.950	38.800	-	-	-	Serie
65 A EPI Cat.	1.095.032	1.299	74	157	13,5	7,5	353,0	168.420	26.950	38.800	-	-	-	71.140
Florida 1.4	1.336.569	1.372	70	160	14,5	9,2	396,0	168.420	33.430	38.800	-	-	-	71.140
Florida 1.3 EPI Cat.	1.413.854	1.299	74	160	14,7	7,8	396,0	168.420	33.430	38.800	27.160	-	-	71.140

14.560 PTAS. AL AÑO
SIN ENTRADA.



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

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

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

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

D. _____

Calle _____

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

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

Precio suscripción _____

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

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



La valoración de los coches usados es algo enormemente aleatorio. Sin embargo, entidades como Ganvam (Asociación nacional de vendedores) o Faconauto (Asociación de Concesionarios) publican unas listas indicativas que sirven como elemento de partida para establecer una valoración completa. Motor 16 publica estas tablas en las que se recogen los precios medios de las transacciones, año a año. Se trata, 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 T.L.	-	880	780	630	570
Alfa 33 1.7 QV.	-	820	740	600	540
Alfa 33 1.7 IE	-	900	820	730	-
Alfa 33 1.7 SW	-	-	900	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	1160	1090	-	-
Alfa 75 1.8 T América	-	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 América	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
Sprinter 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	2160	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	1560	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	-	-
Coupé GT	-	-	-	1220	930
Coupé Quattro	-	-	-	1700	1290
Coupé 2.2 E	2470	2220	2000	-	-
Coupé 2.2 Quattro	2920	2630	2370	-	-
Coupé 2.0 V	2880	2570	2310	-	-
Coupé 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.	2980	-	-	-	-
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

CITROËN

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	—	—	—	—
325 X	2650	2440	2320	2190	1960
325 Touring	3090	2770	—	—	—
325 Cabrio	3320	2990	—	—	—
M 3	4460	4110	3770	3050	2780
520 i	—	—	—	—	930
520 (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)	2660	2560	2310	2080	—
730 i	3800	3300	2950	2600	2200
735 i (nuevo)	4420	3740	3400	3060	2580
750 i A	6560	6000	5500	5000	—
750 i AL	7000	6500	6000	5500	—
635 CS i	—	3790	3420	3100	2650
M 635	—	5020	4640	4070	3510
850 i	8250	—	—	—	—

MODELO	91	90	89	88	87
Croma CHT	1520	1280	1170	990	890
Croma 2.0 i.e y Duemila	2000	1690	1540	1310	1180
Croma Turbo i.e	2280	1930	1750	1500	1330
Croma TD	1850	1570	1480	1200	1080
Croma TDID	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 Hic 1.6 D	—	—	—	—	340
Fiesta Tipo D 1.6	—	—	—	440	400
Fiesta Ghia 1.6 D	—	—	—	470	360
Fiesta XR2	—	—	700	630	540
Fiesta C 3p	750	650	590	—	—
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 CLX 1.4 3p	840	720	650	—	—
Fiesta CLX 1.4 5p	890	760	680	—	—
Fiesta S 1.6 3p	960	830	750	—	—
Fiesta Ghia 1.4 5p	940	800	720	—	—
Fiesta XR2 i	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
Escort Ghia 1.6	1000	900	810	730	550
Escort Ghia 1.6 i	1050	950	870	780	700
Escort GT, Mark y Xtra 1.6	900	810	730	660	—
Escort Ghia 1.6 Cat.	1100	940	850	—	—
Escort XR3 i	1240	1060	950	800	570
Escort RS Turbo	1480	1250	1120	950	760
CLD, GLD y Xtra 1.6 D	—	—	—	510	370
Escort Mark 1.6 D	900	810	730	660	—
Escort Ghia 1.6 D/1.8 D	1000	900	810	730	660
Escort GTD 1.6	930	840	760	—	—
Escort Country 1.6 D	1000	900	810	730	—
Escort Country 1.8 D	1030	930	840	—	—
Escort Cabrio Ghia 1.6	1540	1320	1180	990	790
Escort Cabrio XR 3 i	1750	1500	1350	1150	850
Orion CL 1.4 y 1.6	—	850	720	610	520
Orion Ghia GT y Mito. 1.6	1050	930	840	750	600
Orion Ghia 1.6 i	1150	1000	910	800	720
Orion Ghia 1.6 Cat.	1200	1020	920	—	—
Orion CLD y GLD 1.6	—	—	—	680	550
Orion Ghia 1.6 D/1.8 D	1050	950	870	780	600
Orion GT y Millonare 1.8 D	1000	900	820	730	550
Escort Laser 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 1.8 D 5p	1140	—	—	—	—
Escort Ghia y Nomade 1.6	1360	—	—	—	—
Escort Ghia y Nomad 1.8 D	1260	—	—	—	—
Escort Cabrio 1.6 i	1790	—	—	—	—
Orion CLX 1.6 y Ghia 1.6 D	1300	—	—	—	—
Orion CLX 1.6 i Cat.	1390	—	—	—	—
Orion Ghia 1.6 i	1390	—	—	—	—
Orion Ghia 1.6 i Cat.	1430	—	—	—	—
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	1350	1200	1050	800
Sierra CL 2.0 Catalizad.	1500	1270	1140	—	—
Sierra CL 2.0 5p	1320	1110	1020	940	840
Sierra GL y GT 2.0 5p	1340	1130	1000	900	810
Sierra GL 2.0 i 5p	1490	1260	1120	990	890
Sierra Ghia 2.0 i 5p	1800	1400	1250	1050	950
Sierra Sport 2.0 i 3p	1490	1260	1120	990	890
Sierra Sport 2.0 i 5p	1530	1300	1190	1030	930
Sierra XR4 y Ghia 4x4 2.8 i	—	—	—	1270	1140
Sierra XR4 4x4 2.9 i	2410	2050	1740	1570	—
Sierra Cosworth 2.0 i	2810	2390	2140	1820	1640
Sierra CLD 4p	1390	1180	1030	800	720
Sierra GLD 4p	1550	1320	1120	870	780
Sierra CLD 5p	1450	1220	1060	950	—
Sierra GLD 5p	1580	1360	1150	900	600
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	2340	1910	1620	1460
Scorpio Ghia 2.0 i	2080	1880	1710	1450	1300
Scorpio Ghia 2.4 i	2390	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
XJ6 3.2	4450	4100	—	—	—
Sovereign 3.6 Aut.	3050	4650	—	—	—

MODELO	91	90	89	88	87
XJ6 3.6	—	—	4100	3750	3400
Sovereign 3.6 Aut.	—	—	4600	4200	3800
XJ6 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 Fila	—	550	470	420	—
Y 10 Fire	670	—	—	—	—
Y 10 Fire LX IE	800	720	650	580	490
Y 10 Turbo	—	730	660	570	480
Y 10 GT	910	820	740	—	—
Delta 1300	970	820	750	640	580
Delta 1600 GT IE	1120	950	850	740	630
Delta HF Turbo IE	1250	1060	960	800	680
Delta 4X4	—	—	—	1350	1150
Delta Integrale	2550	2170	1950	—	—
Delta Integrale 16 V	2750	2340	2110	—	—
Prisma 1.5 LX	—	930	790	710	—
Prisma 1600 IE	—	—	800	680	—
Prisma Symbol	—	1020	930	790	710
Prisma TD	—	1070	970	820	740
Thema 2.0 IE	1900	1730	1540	1300	1110
Thema V6	—	—	—	1500	1210
Thema Turbo IE SW	—	2530	2280	1940	1750
Thema 2.0 IE 16 V	2100	1960	1670	1500	—
Thema Turbo IE 16 V	2600	2340	1990	1790	—
Thema 8.32	—	4330	3700	3330	—
Thema TD	—	—	—	1340	1140
Thema TD Nuevo	2270	2090	1880	—	—
Thema Turbo DS SW	—	2450	2200	1980	—
Dedra 1.600 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 2.6 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	3060	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
280 SE	3760	3220	2690	2420	2150
300 SE	4040	3480	2880	2590	2310
300 SEL	4340	3710	3110	2780	2480
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 SEL	8160	7000	5830	5250	4660
300 SL	6500	6200	5800	5080	4320
420 SL	—	—	—	5500	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	870	740	670	—
Corsa GL y Swing 1.2 4p	810	680	620	520	460
Corsa 1.3 4p	870	750	670	570	510
Corsa SR y GT 1.3	840	720	650	540	410
Corsa GL 1.4 4p	900	—	—	—	—
Corsa Swing 1.4 4p	840	—	—	—	—
Corsa GL 1.2 5p	830	700	640	540	480
Corsa Swing 1.2 5p	780	670	600	510	460
Corsa 1.3 5p	850	730	650	560	500
Corsa GL 1.4 5p	880	—	—	—	—
Corsa Swing 1.4 5p	810	—	—	—	—
Corsa 1.5 D 3p	780	670	610	470	420
Corsa 1.5 TD 3p	860	730	630	560	—

MODELO	91	90	89	88	87
Corsa 1.5 D 4p	840	710	610	500	450
Corsa 1.5 TD 4p	910	770	650	590	—
Corsa 1.5 D 5p	820	690	630	490	440
Corsa 1.5 TD 5p	880	750	640	570	—
Kadett 1.3 3p	—	—	740	620	490
Kadett 1.4 3p	990	890	—	—	—
Kadett 1.6 3p	1050	910	820	—	—
Kadett 1.8 3p	1120	960	850	—	—
Kadett GSI 2.0 3p	1310	1120	1020	900	810
Kadett GSI 2.0 16V 3p	1550	1320	1190	1060	950
Kadett 1.3 4p	870	740	670	570	450
Kadett 1.4 4p	1010	860	—	—	—
Kadett 1.6 4p LS y Fun	1030	930	770	690	540
Kadett 1.6 4p GL, Bea, Fris	1070	920	830	740	590
Kadett 1.8 4p	1190	1020	920	820	670
Kadett 1.3 5p	820	690	620	—	—
Kadett 1.4 5p	1010	860	—	—	—
Kadett 1.6 5p LS y Fun	1010	900	770	690	540
Kadett 1.6 5p GL y Beauty	1050	900	810	720	580
Kadett 1.8 5p	1230	1110	—	—	—
Kadett GSI 2.0 5p	1370	1170	1050	930	750
Kadett Cabrio 1.6	1390	1250	1120	—	—
Kadett Cabrio 2.0	1550	1390	1250	1080	—
Kadett 1.5 TD 4p	1090	920	830	640	580
Kadett 1.6 D 4p	—	—	—	650	520
Kadett 1.7 D 4p	980	830	750	—	—
Kadett 1.5 TD 5p	1080	910	820	660	600
Kadett 1.6 D 5p	—	—	—	660	520
Kadett 1.7 D 5p	940	800	720	—	—
Kadett 1.6 S Caravan	1080	930	830	740	660
Kadett 1.5 TD Caravan	1170	990	900	730	660
Kadett 1.7 D Caravan	1170	990	900	730	660
Ascona 1.6 4p	—	—	—	790	620
Ascona 2.0 4p y 5p	—	—	—	480	480
Ascona GT 2p	—	—	—	700	630
Ascona GT 5p	—	—	—	750	670
Ascona Diesel	—	—	—	680	440
Manta Coupé	—	—	—	860	670
Vectra GL 1.6 S 4p	1340	1240	1110	—	—
Vectra GL 1.7 D 4p	1370	1270	1140	—	—
Vectra GL 4x4 2.0 4p	2240	2010	1810	—	—
Vectra GLS 2.0 4p	1640	1470	1320	—	—
Vectra CD 2.0 4p	1720	1540	1390	—	—
Vectra GT 2.0 4p	1750	1660	1490	—	—
Vectra 2000 2.0 4p	2270	2040	1840	—	—
Vectra GL 1.6 S 5p	1400	1290	1160	—	—
Vectra GL 1.7 D 5p	1430	1320	1190	—	—
Vectra GLS 2.0 5p	1700	1530	1380	—	—
Vectra CD 2.0 5p	1980	1790	1610	—	—
Vectra GT 2.0 5p	1920	1730	1560	—	—
Calibra 2.0	2140	—	—	—	—
Calibra 2.0 16V	2540	—	—	—	—
Calibra 2.0 16V 4x4	2870	—	—	—	—
Omega GL 2.0	1780	1510	1370	1220	1060
Omega GL Diamond	1910	1620	1470	1310	1210
Omega CD 2.0	2050	1740	1580	1350	1120

MODELO	91	90	89	88	87
R-19 TSE 5p	1140	970	820	740	—
R-19 TSE 3p	1190	1010	860	770	—
R-19 TSE 3p DA y AA	1330	1130	960	860	—
R-19 TSE 5p	1230	1050	890	800	—
R-19 TSE 5p DA y AA	1370	1170	990	890	—
R-19 TX 1.3p	1230	1110	—	—	—
R-19 TX 1.5p	1270	1140	—	—	—
R-19 1.6V 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	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	1050	—
R-21 Turbo DX	1740	1490	1250	1120	—
R-21 Nevada GTS	1450	1290	1090	960	820
R-21 Nevada TXE	1650	1480	1240	1100	940
R-21 Nevada TXE Fam.	1820	1540	1290	1150	980
R-21 Nevada GTD	1560	1410	1180	1050	900
R-21 Nevada Turbo D	1710	1540	1290	1150	1030
R-21 Nevada Turbo DX	1870	1620	1350	1210	1090
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	1860	1590
R-25 V6 Turbo	3760	3190	2880	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 Quadra	2650	2250	2020	—	—
Espace Turbo D	2200	1870	1670	1280	960
Espace Turbo DX	2470	2110	1890	1470	1080
Alpine V6 Turbo	5350	4600	4100	3490	3140
Espace RN 2.2 i	1870	—	—	—	—
Espace RT 2.2 i	2260	—	—	—	—
Espace RT Quadra 2.2 i	2620	—	—	—	—
Espace RXE V6 i	2990	—	—	—	—
Espace RN 2.1 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/EFI	—	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 GS i	1450	—	—	—	—
416 GS i	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	—	—	—	—	—
Metro 1.3	—	600	520	470	400
Metro MG	—	700	650	570	470
Metro 4p	—	670	600	520	450
Maestro 2.0 FI	1090	950	810	680	570
Montego Mayfair	—	—	710	620	—
Montego 1.6 SL	950	850	760	—	—
Montego 2.0 EFI	—	—	850	760	—
Montego GSI 2.0	1090	950	850	—	—
Montego GT 2.0	1140	1000	900	—	—
Montego Estate 2.0 GT	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	780	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 SX 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	560
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	350
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 Bti y Tour. 1.5 790	670	560	480	380	360
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	650	420	320
Malaga GLD y GLXD	900	770	600	470	370
Toledo 1.6 GL	1140	—	—	—	—
Toledo 1.6 GL	1220	—	—	—	—
Toledo 1.8 GL	1230	—	—	—	—
Toledo 1.8 GL	1310	—	—	—	—
Toledo 1.8 GLX	1470	—	—	—	—
Toledo 2.0 GL	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 Bunny 1.0 y 40 C	680	580	530	400	300
Polo 45 C y Fox 1.0	730	630	560	420	340
Polo 55 CL y Fox 1.3	800	680	620	460	360
Polo Classic C 1.3	730	620	570	420	330
Polo Classic CL 1.3	830	710	640	480	380
Polo Classic Bel Air	770	650	580	—	—
Polo Fox Diesel	840	710	600	540	—
Polo Classic CL D	870	740	670	520	470
Polo Coupé Fox 1.0	730	630	540	490	—
Polo Coupé CL	820	700	590	530	—
Polo Coupé GT 55 cv	870	750	640	580	—
Polo Coupé GT 75 cv	920	800	680	610	—
Golf Sprinter 2 p	1120	950	860	—	—
Golf Sprinter 4 p	1180	1000	900	—	—
Golf CL 75 cv 2 p	1190	1020	920	780	590
Golf CL 75 cv 4 p	1270	1080	920	830	—
Golf CL 90 cv 2 p	1350	1150	1040	870	670

MODELO	91	90	89	88	87
Golf CL 90 cv 4 p	1420	1220	1040	940	—
Golf GT 112 cv 2 p	1440	1240	1110	940	730
Golf GT 112 cv 4 p	1500	1300	1170	990	750
Golf GT 16 v 2 p	1650	1410	1270	1070	860
Golf GT 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 C L	—	—	—	510	420
Passat 2.0 GLS	—	—	—	690	620
Passat 1.6 CL D Turbo	—	—	—	570	510
Passat CL 90 cv	1340	1200	1060	970	—
Passat GL 90 cv	1540	1390	1250	1120	—
Passat GL 112 cv	1680	1490	1340	1200	—
Passat GT 16 v	1950	1760	1580	1420	—
Passat CL TD	1540	1380	1250	1120	—
Passat Variant CL 90 cv	1400	1180	1000	900	—
Passat Variant GL 112 cv	1680	1420	1210	1090	—
Passat Variant TD	1600	1360	1150	1040	—
Corrado 1.6 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	—

VOLVO					
MODELO	91	90	89	88	87
244 GL	1690	1450	1280	1070	850
244 GT	1950	1650	1500	1350	1100
244 GLD	—	1320	1180	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	1850	1670	1510	1360
480 ES Turbo	2350	2100	1970	1770	—
740 GL	—	1530	1300	1070	860
740 Master y 2.0	2100	1890	—	—	—
740 GLE	—	1880	1640	1350	1080
740 GLI	—	—	1320	1190	—
740 GLD	—	1440	1230	1060	850
740 200 cv	3500	3150	—	—	—
740 Turbo Diésel	—	2080	1640	1410	1120
740 Turbo Intercooler	—	2100	1620	1360	1090
740 Master	2050	1840	—	—	—
745 GLE	—	1870	1590	1350	1080
745 Turbo Diésel	2150	1970	1550	1370	970
745 Turbo Intercooler	2120	1940	1620	1360	1090
760 GLE	—	2500	2250	2030	1830
760 Turbo Diésel	—	2700	2310	1960	1570
760 Turbo Intercooler	—	2840	2390	2050	1620
780	4700	4350	4050	3440	2920
940 y Royal	2310	—	—	—	—
940 GL y 16V	2660	—	—	—	—
940 Turbo Diésel	3000	—	—	—	—
940 Turbo y 940 TD STW	3100	—	—	—	—
940 2.3 i STW	2500	—	—	—	—
940 16V STW	2750	—	—	—	—
940 Turbo STW	3200	—	—	—	—
960 Turbo	4050	—	—	—	—
960 24V	4240	—	—	—	—

AUTOMOBILH
Ast/MB, Steindamm,
51, 2000, Hamburgo 1.
Tel. 49 40 24 13 46.
Fax 280 31 30. Comer-
cializamos: Mercedes
(incluida nueva serie
SE/L), BMW, Porsche,
exposición continua de
50 coches con seguro
avería, ofrecemos servi-
cio de importación lis-
tos a matricular en Es-
paña. Deposite su con-
fianza en especialistas
con experiencia, impor-
tado desde Alemania.
BENEFICIESE! Ahora
sin aranceles. Conozca
los trámites para impor-
tar vehículos y motoci-
cletas. Incluimos pre-
cios, consejos, direc-
ciones, etc. Solamente
2.800 ptas. También re-
currirnos jurídicamente
la posible cancelación o
reducción de **MULTAS**.
Import-automoción y
Gestrafic. Apartado
375. 30500 Molina de
Segura (Murcia). Infor-
mación. Tel. (968)
64 11 59. Fax (968)
64 11 78. Seriedad ab-
soluta.

F. TOME, S. A. Re-
nault 18 GTS, año 83,
250.000 ptas. Señor
Moreno. Tels. (91)
329 33 14/329 33 15.
F. TOME, S. A. Ford
Fiesta, año 81,
175.000 ptas. Señor
Moreno. Tels. (91)
329 33 14/329 33 15.
F. TOME, S. A. Seat

F. TOME, S. A. Opel
Corsa GSI, año 88, ga-
rantía 12 meses,
695.000 ptas. Señor
Moreno. Tels. (91)
329 33 14/329 33 15.
F. TOME, S. A. Volks-
wagen Golf 1.6, año
88, 12 meses garantía,
775.000 ptas. Señor
Moreno. Tels. (91)

Moreno. Tels. (91)
329 33 14/329 33 15.
F. TOME, S. A. Ford
Escorpio 2.9 i Ghia, año
88, 18 meses de garan-
tía, 1.390.000 ptas. Sr.
Moreno. Tels. (91)
329 33 14/329 33 15.
F. TOME, S. A. Peu-
geot 309 GT, año 88,
18 meses de garantía,
890.000 ptas. Señor
Moreno. Tels. (91)
329 33 14/329 33 15.
F. TOME, S. A. Seat
Ibiza 1.2 GLX, año 86,
12 meses de garantía,
390.000 ptas. Señor
Moreno. Tels. (91)
329 33 14/329 33 15.
F. TOME, S. A. Peu-
geot 309 GL, año 88,
12 meses de garantía,
690.000 ptas. Señor
Moreno. Tels. (91)
329 33 14/329 33 15.
VENDO R-5 GT Turbo,
M-HD, garantizado, Sr.
Calleja. Tel. (91)
466 00 85.
VENDO Opel Rekord
1.700, modelo 1963,
matriculado en 1967,
original. Tel. (942)
37 10 61.

VENDO Nissan 300
ZX, año 87, 1.800.000
ptas. Teléfono (95)
241 55 93.
RENAULT 21 Nevada
TXE, año 89, muy cui-
dado, A.A., 1.400.000
ptas. Tels. (988)
53 04 09 y 53 90 07.
ALEMANIA: BMW
735i, azul met., full
equipo, año 88,
1.800.000 ptas. BMW
520i, mod. 89, aire,
ABS, 1.600.000 ptas.
Teléfono 07-49 71 35
12840.
KARTS ocasión, va-
rios, también nuevos
de 80, 100, 125 cc. Tel.
(93) 692 16 24.
PARTICULAR vende
BMW M3, blanco, M-12,
muy cuidado, garantiza-
do. Tel. (982) 24 63 02.
VENDO Buggi matricu-
lado, rojo. Tel. (96)
287 86 31.
BMW 325i, Kit, M-Tec-
nik, ABS, llantas, volan-
te cuero, asientos Re-
cator, suspensión de-
portiva, bola remolque,
color antracita, M-JC,
1.750.000 ptas.



SEAT

VEHICULOS DE OCASION
DE MANOS DE UN AMIGO



F. Tomé

GARANTIA TOTAL
ESCRITA

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

Ibiza SXi, año 89, ga-
rantía 18 meses,
775.000 ptas. Señor
Moreno. Tels. (91)
329 33 14/329 33 15.
F. TOME, S. A. Peu-
geot 405 GL, año 88,
garantía 18 meses,
895.000 ptas. Señor
Moreno. Tels. (91)
329 33 14/329 33 15.

329 33 14/329 33 15.
F. TOME, S. A. Volks-
wagen Classic, año 88,
18 meses de garantía,
550.000 ptas. Señor
Moreno. Tels. (91)
329 33 14/329 33 15.
F. TOME, S. A. Re-
nault 21 GTL, año 87,
12 meses de garantía,
795.000 ptas. Señor

ESPECIALISTAS EN TODO TERRENO



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

CREDITECNICA
LA MEJOR FINANCIACION
EN 48 HORAS
DESDE **13,9%**

Teléfono móvil
GRATUITO

Motor 16

HIPERCOVA OFERTA ESPECIAL

ALFA 164 3.0 V6 (88)	2.200.000
CITROEN XM V6 I (90)	2.800.000
FORD SCORPIO 2.0 I (88)	1.255.000
MERCEDES 230 E (89)	2.700.000

- FINANCIACION a su medida
- VISITENOS. Más de 100 vehículos en stock.
- Para mayor comodidad de nuestros clientes en el interior.

Abierto también sábados todo el día y domingos mañanas

EMBAJADORES, 139
TEL: (91) 4 67 36 33 - 4 67 28 13
Automoción Ibérica, S.A.

GARCIA PROL

OFERTAS DE LA SEMANA

MERCEDES 300 E	AÑO 87	2.490.000
BMW 535 I	AÑO 89	2.975.000
PLYMOUTH LASER	AÑO 90	2.590.000
CITROEN XM V6	AÑO 91	2.900.000

C/ Juan Alvarez Mendizabal, 39
28008 MADRID
TEL: (91) 5 41 00 36

SUPER - OFERTA

14.000 PTAS (7 DIAS) LANCIA Y-10
14.000 PTAS (7 DIAS) FURGONETA FORD CURRIER
21.000 PTAS (7 DIAS) LANCIA DEDRA 1.6

KILOMETRAJE ILIMITADO

ALQUILER DE COCHES Y FURGONETAS

LICENCIA TRAVANCO

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



SEGURIDAD A LA HORA DE COMPRAR
O VENDER UN VEHICULO SEMINUEVO O NUEVO

A. ARGÜELLES

SELECCIONADOS Y REVISADOS EN NUESTROS TALLERES

- Alfa 33 1.7, año 89.
- Alfa 75, año 87.
- Audi 100, años 89 y 90.
- BMW 535 I, años 89 y 90.
- BMW M5, año 90.
- BMW 320 4P, año 86, 67.000 km.
- Citroën BX 19 TGS, año 90.
- Ford Fiesta XR3i, año 89.
- Limousine Ford Lincoln, año 89.
- Mercedes 300E 24V, años 90 y 91.
- Mercedes 300 Familiar, 9 plazas.
- Mercedes 300E, años 88 y 90.
- Mercedes 230CE, año 88, extras.
- Mitsubishi Eclipse, año 93.
- Opel Kadett 1.6 S, año 89.
- Ranger Rover, años 89 y 90.
- Renault 21 Turbo, año 89.
- Renault Supercinco Five, 40.000 km.
- Rover 820 Si, año 89.
- Volvo 480 Turbo, año 88.
- Volkswagen Golf Rallye, 36.000 km.

GRAN VARIEDAD DE MODELOS DE IMPORTACION SEMINUEVOS
BMW, MERCEDES, AUDI, PORSCHE, MAZDA, TOYOTA, CHRYSLER, ETC.

FINANCIACION SIN ENTRADA, HASTA 60 MESES
COMPRAMOS VEHICULOS SEMINUEVOS
PAGAMOS CONTADO

ANDRES MELLADO, 76 TELS.: 5 49 57 88 Y 5 49 64 71. FAX.: 5 44 62 15

AUTOS PACIFICO

GUINDA: FORD SIERRA 2.0i GLS 4P.
AZUL-MET. M-MH/ 20.000 KMS.

OFERTON: OPEL CORSA GSI. BLANCO.
M-KS. ¡PRECIOSO! 35.000 KMS.
¡ACERCATE Y COMPRUEBALO!
895.000 PESETAS.

OCASION: RENAULT ESPACE 2.2 RT.
BLANCO. M-NM. SIEMPRE EN GARAJE.
CASI NUEVO. GARANTIA DE LA MARCA.
MENSUALIDAD: 63.000 PESETAS.

AV. CIUDAD DE BARCELONA, 190
FINAL DR. ESQUERDO. (METRO PACIFICO)
TEL.: (91) 552 55 04 (5 LINEAS)

COMPRAMOS COCHES

A EMPRESAS Y PARTICULARES
(TAMBIEN COMPRAMOS COCHES NUEVOS
PROCEDENTES DE SORTEOS Y CONCURSOS)

PAGAMOS CONTADO

PACIFICO
AVDA. CIUDAD DE BARCELONA, 190. TEL: (91) 552 55 04 M-28007
GARCIA PROL
JUAN ALVAREZ MENDIZABAL, 39. TEL: (91) 5 41 00 36 M-28008

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

PARTICULAR

Vende
ALFA 33 1.7 SW,
FAMILIAR
Aire acondicionado,
llantas, radio M-
KG., 50.000 kilómetros,
muy buen estado.
800.000. Ptas.
TEL: (91) 767 06 72.

BMW 325 IX, tracción
total, aire acondicionado,
ABS, dirección asis-
tida, elevallas eléctri-
cos, cierre centralizado,
asientos Recaro, garan-
tía de 6 meses. Tels.
725 86 21/22.

BMW 325 I Cabrio, ne-
gro diamante, llantas
BBS, impecable estado,
oportunidad 2.600.000
ptas. Azcona, 62. Tels.
725 86 21/22.

MERCEDES 560 SEL,
full equipo, año 1987,
en perfecto estado,
4.590.000 ptas. Tels.
725 86 21/22.

VW Golf Sprinter 1.6
4P, impecable estado,
garantía 12 meses,
925.000 ptas., entrada
150.000 ptas./36 me-
ses a 28.500 ptas. Az-
cona, 62. Teléfono
725 86 22.

PROMOCION espe-
cial, Suzuki Samurai y
Vitara, entrega inme-
diata, información Az-
cona, 62.

BMW 318 I, llantas, te-
cho, español, 850.000
ptas. Azcona, 62. Tels.
725 86 21/22.

FORD Fiesta 1.1, M-IU,
único dueño, extras, im-
pecable estado, garan-
tía 12 meses, 450.000
ptas., con grandes faci-
lidades de pago. Tels.
725 86 21/22.

FORD Sierra Cos-
worth, full equipo, azul
met., M-LF, impecable
estado, con garantía,
1.950.000 ptas. Azco-
na, 62. Tel. 725 86 22.

VW Golf GTI, oportu-
nidad, un mes de uso, sin
km, precio interesan-
tísimo. Azcona, 62. Tel.
725 86 21.

OPEL Corsa 1.2 TR,
M-HH, blanco, pocos
km, buen estado gene-
ral. Azcona, 62. Tel.
725 86 22.

VENDO

BMW M-3
ROJO, 60.000 KMS. AÑO 89.
NO TIENE NI A./A., NI CUERO.
3.300.000 PTAS.
COJO COCHE O MOTO COMO
PARTE DE PAGO
MONCHI. (908) 716 817

BMW 530i, full equipo,
antracita, cuero, insta-
lación teléfono, equipo
pioneer, 3.900.000
ptas. Teléfono (91)
564 55 56.

BMW Z1, negro,
17.000 km, impecable,
5.900.000 ptas. Tel.
(91) 564 55 56.

CADILLAC Seville
STS, marrón (2 tonos),
M-IU, 2.900.000 ptas.
Tel. (91) 654 55 56.

WRANGLER Laredo,
año 91, color blanco,
impecable, 1.900.000
ptas. Teléfono (91)
564 55 56.

RANGE Rover, auto-
mático, gris plata, gaso-
lina, aire, cristales tinda-
dos, ruedas y llantas es-
peciales, enganche re-
molque, 70.000 km,
2.500.000 ptas. Tel.
(91) 564 55 56.

JEEP Cherokee 4.0 L,
año 91, perfecto esta-
do. Tel. (91) 564 55 56.

JEEP Cherokee 4.0 L,
año 92, full equipo, per-
fecto estado. Tel. (91)
564 55 56.

CHEVROLET Corvette
ZR1, año 91, full equi-
po, cuero, compo-disc,
climatizador, 9.000 km,
impecable, 7.200.000
ptas. Teléfono (91)
564 55 56.

FIAT Uno Turbo, rojo,
impecable, M-JD,
800.000 ptas.

CORRADO G 60, rojo,
full equipo, impecable,
M-LV, 2.600.000 ptas.
Tel. (91) 564 55 56.

CORRADO G 60, ne-
gro, impecable, 10.000
km, techo y cinturones
eléctricos, radio, full
equipo, 2.950.000
ptas. Teléfono (91)
564 55 56.

VOLVO 440, gris meta-
lizado, impecable,
1.400.000 ptas. Tel.
(91) 564 55 56.

AUTOMOVILES DE IMPORTACION

NIUEVA A ESTRENA
- JEEP GRAN CHEROKEE LIMITED 4.0 LITROS, 190 CABALLOS, FULL OPTIONS CON COMPACT DISC, DISPONIBLE EN ENTREGA INMEDIATA EN COLOR BLANCO Y TAPICERIA PIEL BEIG PRECIO MATRICULADO 5.200.000 PESETAS
- JEEP GRAN CHEROKEE LAREDO ESPECIAL CON KIT OFF-ROAD 4.0 LITROS, 190 CABALLOS FULL OPTIONS, DISPONIBLE EN ENTREGA INMEDIATA EN COLOR BLANCO Y TAPICERIA TELA GRIS. PRECIO MATRICULADO 4.900.000 PESETAS
- MITSUBISHI ECLIPSE GSX 4x4 TURBO 16V, 135 CABALLOS, FULL OPTIONS, DISPONIBLE EN ENTREGA INMEDIATA EN COLORES BLANCO, ROJO, PLATA Y CEREZA. TODOS CON TAPICERIA EN TELA GRIS. PRECIO MATRICULADO 1.900.000 PESETAS
- MITSUBISHI 3000 VR4 4x4 DOBLE TURBO 24V, 305 CABALLOS, FULL OPTIONS, DISPONIBLE EN ENTREGA INMEDIATA EN COLOR NEGRO CON TAPICERIA DE PIEL GRIS. PRECIO MATRICULADO 6.700.000 PESETAS

USADOS
- GMC JIMMY 5x4 4x4 4.3 LITROS, 160 CABALLOS, FULL OPTIONS, AÑO 91, DISPONIBLE EN ENTREGA INMEDIATA EN COLOR NEGRO CON TAPICERIA DE TELA NEGRA. PRECIO MATRICULADO 2.900.000 PESETAS
- MERCEDES 190E 2.6 LITROS, FULL OPTIONS, AÑO 89, DISPONIBLE EN ENTREGA INMEDIATA EN COLOR ANTRACITA CON TAPICERIA EN TELA GRIS. 2.900.000 PESETAS
- PEUGEOT 405 SRI AUTOMATICO, AÑO 90, DISPONIBLE EN ENTREGA INMEDIATA EN COLOR PLATA CON TAPICERIA DE TELA GRIS. 1.150.000 PESETAS
- PEUGEOT 205 GT, AÑO 91, DISPONIBLE EN ENTREGA INMEDIATA EN COLOR BLANCO CON TAPICERIA DE TELA GRIS. 750.000 PESETAS
TEL. (93) 540 28 38
FAX (93) 540 28 56

HIPERCOVA, Renault 19 GTS (89), perfecto estado, total: 860.000 pesetas. Teléfonos (91) 467 36 33/467 28 13.
HIPERCOVA, Ford Escort XR3i (89), impecable, equipamiento especial, total 1.100.000 pesetas. Teléfonos (91) 467 36 33/467 28 13.

HIPERCOVA, Lancia Y 10 Fire, M-MK, 15.000 km, 650.000 ptas. Teléfonos (91) 467 36 33 y 467 28 13.
HIPERCOVA, Opel Corsa 1.2 Swing, semi-nuevo, seis meses, 750.000 ptas. Teléfonos (91) 467 36 33 y 467 28 13.

FORD ESPAÑA
VENDE,
FORD SIERRA
COSWORTH 4X4.
SUBCAMPEON
CAMPEONATO
DE ESPAÑA DE TURISMOS DE 1.992.
INTERESADOS, LLAMAR AL TEL: (91) 653 57 15

MINI ALARMA PORTATIL
COLOQUE ESTE PRÁCTICO DISPOSITIVO EN CUALQUIER RINCÓN DE SU COCHE Y VÁYASE TRANQUILLO SABIENDO QUE ESTÁ A SALVO DE LOS LADRONES
ENVIOS CONTRA REEMBOLSO A TODA ESPAÑA
LLAMARA I.C.O.N.A.S.A. TEL: (91) 3 19 55 57 - 3 19 93 58
Se buscan distribuidores Fax: (91) 3 19 87 69

vendo
FORD SIERRA
COSWORTH 4X4
GR.N
SUBCAMPEON COPA FIA 1991
RECAMBIOS: LLANTAS, FURGON
Y REMOLQUE
COPISPORT (922) 24 05 68
o 68 16 84

MERCEDES, BMW,
Jeeps, Corvette, Porsche, coches nuevos, mejores precios. Tel. (95) 286 01 15
CORVETTE 89, negro, 3.200.000 ptas. Tel. (95) 286 01 15.
CORVETTE 90 Cabriolet, bordeaux, 4.350.000 ptas. Tel. (95) 286 01 15.

CORVETTE ZR1, 90, grafito, 5.900.000 ptas. Teléfono (95) 286 01 15.
PORSCHE 911 Cabriolet, original gembala, 4.500.000 ptas. Tel. (95) 286 01 15.
BMW 750 IA1, 88, grafito, cuero búfalo. Tel. (95) 286 01 15.

CHEROKEE Jeep Ltd. 89, 2.500.000 ptas. Tel. (95) 286 01 15.
COSWORTH Sierra 2P, 86, 1.350.000 ptas. Tel. (95) 286 01 15.
PORSCHE 959 Kit, 2.700.000 ptas. Tel. (95) 286 01 15.
TOY STORE. El Capri-cho Center, local 28, Tel. (95) 286 36 44.

URG Porsche 928 S4, 1988, perfecto, pocos kilómetros, 1 año garantía, 1 millón menos tasación. Tel. (948) 31 84 05.
VENDO Escarabajos descapotables y cerrados, Golf, GTI y CX, 3 filas de asientos, Miguel. Tel. (924) 27 11 95.

BLITZ HERMANOS, S.A.

Unico servicio en España (Peninsular), autorizado por General Motors America

55 AÑOS OFRECIENDO EL MEJOR SERVICIO
VEHICULOS DE IMPORTACION
TALLER DE CHAPA Y PINTURA,
NEUMATICOS
Y REPUESTOS ORIGINALES.

PONTIAC **CADILLAC** **CHEVROLET** **OLDSMOBILE**
EXPOSICION: DOCTOR CASTELL, 23 TEL: 574 66 32
TALLERES ALMACEN Y OFICINAS: DOCTOR CASTELL, 28 28009 MADRID
TEL: 574 66 20 574 66 32 FAX: 409 20 81

CITROËN AX GT competición, arnes de 4 puntos, volante memo, 8 llantas, preparación Davacar, 1.300.000 Ramón. Tel. 441 08 19.
BMW 325i, blanco, año 90, full equip, impecable, un solo dueño, 2.500.000. Teléfono 573 49 37.

KADETT GSI 1.8, B-LX, perfecto, alarma, 1.000.000 ptas. Carlos. Tel. (93) 370 33 75.
DODGE Stealth ES (Mitsubishi) 3.0 L 222 CV, mod. 92, rojo, full, nuevo, 2.000 km, particular, gran ocasión, 4.500.000 ptas. Tel. (91) 314 59 96.

TWIN LIBROS, MAQUETAS AUTO MINIATURA

Herramientas automoción y Accesorios exclusivos.
Pídanos lista de precios gratuita.
Venta en tienda y por correo.
Tlf. (91) 593 15 77 - 445 47 10. Fax (91) 593 12 17
C/ General Alvarez de Castro, 40 - 28010 MADRID

PORSCHE 944 Turbo, año 87, 80.000 km, full equip, gris metal, impecable, 2.500.000. Tels. 577 38 81/83 84 (horas oficina).
AX GT, M-MB, 20.000 km, A.A., blanco, perfecto estado, 875.000. Tels. 577 38 81/83 84 (horas oficina).

SE VENDE
YAMAHA RD 350
V-BX
(JAPONESA)
PERFECTO ESTADO.
BLANCA Y ROJA.
CARENADO.
TEL: (91) 5 94 45 61
(NOCHES) JOSE

ACCESORIOS Y RECAMBIOS. TODO EN COMPETICION
AUTO VILARDELL
C/BALMES, 25. TEL.: (93) 318 05 89 - BARCELONA 08007



DI-NTERTIS



MITSUBISHI 3000.



•MITSUBISHI-HONDA
•TOYOTA-MAZDA

Nissan 300, Mitsubishi
Eclipse, Toyota Celica,
Honda Civic



VAROSA
motors

Ctra. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4
HUMANES DE MADRID
Tel: 606 51 49-606 15 11. Fax: 607 67 05

NOVEDAD FORD PROBE 93

Entrega
inmediata
todas
unidades y
colores

MITSUBISHI 3000.
222 CV, full equip, Dodge Stealth.

MITSUBISHI Eclipse
GS 16V, motor 2000
INJ, 150 CV, ruedas,
16 pulgadas 0-100, 8,5
segundos, velocidad
máxima: 215 km/h.,
aire acondicionado, ele-
valunas, cierre espejos
eléctricos, cinturones
automáticos, piloto au-
tomático, radio-casete
digital, 6 altavoces, de-
portivo más de moda
del momento.

Varosa Motors. Telé-
fonos 606 51 49 y
606 15 11.
HONDA Civic.
TOYOTA Celica.
NISSAN 300 ZX.

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

QUADS. La más exi-
tante diversión motori-
zada, motos de cuatro
ruedas para todas las
edades, tenemos dife-
rentes marcas (Honda
Suzuki, Yamaha) y mo-
delos, entrega inmedia-
ta, te damos la oportu-
nidad de probarlos, in-
cluso en circuito, no ne-
cesitas carné. Atrévete.

Varosa Motors. Telé-
fonos 606 51 49 y
606 15 95.
SUZUKI RM 250
Cross, 550.000 ptas.
Varosa Motors.

TELEFONIA móvil, di-
tribuidor oficial Mits-
ubishi, seguridad y servi-
cio. Varosa Motors. Te-
léfonos 606 15 11 y
606 15 11.

MITSUBISHI 3000
VR4, 305 CV, asientos
eléctricos, tapicería de
cuero, Airbag, climati-
zador, 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 segun-
dos, velocidad máxima:
235 km/h.

MERCEDES 190, 2.3,
16V, antracita, full

equip, muy cuidado.
Varosa Motors. Telé-
fonos 606 51 49 y
606 15 11.

MITSUBISHI Mirage,
cuatro puertas, motor
123 CV, aire acondicio-
nado, dirección asisti-
da, elevalunas a las
cuatro puertas, cierre,
piloto automático, equi-
po sonido Hi-Fi, asiento
y volante regulables en
altura, llantas de alumi-
nio, cubiertas 195, en-
trega inmediata,
2.648.000 ptas. Varo-
sa Motors. Teléfonos
606 51 49/606 15 11.

VAROSA Motors, espe-
cialista del vehículo
nuevo japonés, cuida-
mos de su coche, tam-

bién después de la com-
pra, con amplias instala-
ciones y talleres a su
servicio, stock actual de
más de 70 vehículos,
carretera de Fuenlabra-
da a Moraleja de Enme-
dio, kilómetro 4. Tels.
606 51 49, 606 15 11
y 606 15 95.
MITSUBISHI Montero
Corto TDI, GLS, nuevo,
entrenar. Tel. (91)
531 32 80.

VENDO Escarabajos
descapotables y cerra-
dos, Golf GTI y CX, 3 fi-
las de asientos, Miguel.
Tel. (924) 27 11 95.
FORD Sierra Cos-
worth, nuevo, precio
2.200.000. Tel. (957)
48 78 70.

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.



ENTREGA INMEDIATA - NOVEDADES EN PRECIOS

•MITSUBISHI
•HONDA
•TOYOTA
•MAZDA

MITSUBISHI 3000
ECLIPSE
FORD PROBE 93
HONDA CIVIC
TOYOTA CELICA



Motor 16



New Mode

Pol. Ind. Alparache, Parc. 78. Ctra. Extremadura, Km. 29
C/ Dehesa Mary Martín, 19 - P.E. Alparache, Parc. 78
28600 NAVALCARNERO (Madrid)
TELEFONO (91) 811 26 38

BMW - MERCEDES - AUDI

TAPIZADOS EN CUERO

IMPORTAUTO. Rolls
Royce Silver Shadow,
1975.

IMPORTAUTO. Mer-
cedes 170 D Lola Flo-
res, 1936, perfecto.

IMPORTAUTO. Mer-
cedes 280 SL, ABS, au-
tomático.

IMPORTAUTO. Mer-
cedes 350 SL, 1974,
dos capotas.

IMPORTAUTO. Ferrari
328 GTS, 1989.

IMPORTAUTO. Ja-
guar XJS Cabrio, 1990.
IMPORTAUTO. Olds-
mobile Cutlass, 1966,
perfecto.

IMPORTAUTO. Alpine
A-110, 1100, 1968.

IMPORTAUTO. Tri-
umph TR-7, descapo-
table, 1981.

IMPORTAUTO. Tri-
umph TR-6, ruedas
radios.

IMPORTAUTO. Ford
T, 1929, restaurado.

IMPORTAUTO. Ja-
guar MK-II, 2.4, ruedas
radios.

IMPORTAUTO. Alfa
Romeo 1600 GTC Spi-
der, 1966.

IMPORTAUTO. Cadi-
llac Eldorado Biarritz,
1961, descapotable.

IMPORTAUTO. Alpine
A-110 1600 Gordini, 5
velocidades, 160 CV.

IMPORTAUTO. Seat
850 Coupe, 1970, esta-
do concurso.

IMPORTAUTO. Fiat
130 Coupe, aire.

IMPORTAUTO. Dodge
Dart, 1966, perfecto.

IMPORTAUTO. Paseo
de Sagasta, 43. 50007
Zaragoza. Tel. (976)
38 62 12.

CLIO 16 V, a estrenar,
preparado para copa
Renault, todavía sin
matricular, gastados

2.600.000, se vende
en 2.100.000. Tels.
539 84 21 (oficina) y
352 29 35 (casa).

PARTICULAR. BMW
325 i Cabrio, M-LD, full
equip, teléfono móvil,
compact disc, precio
3.900.000. Teléfonos

539 84 21 (oficina) y
351 29 35 (casa).

VOLVO 760 GLE, año
87. Teléfonos (921)
43 78 13 y 42 06 10.

Luis.

MERCEDES 300 E, 4
Matic, mucho equipo.
Tels. (921) 43 78 13 y
42 06 10. Luis.

AUDI 100 CD, climati-
zación, M-GW. Tels.
(921) 43 78 13 y
42 06 10. Luis.

MERCEDES 300 TE,
completo. Tels. (921)
43 78 13 y 42 06 10.

Luis.

PORSCHE 911 SC,
muy bien cuidado. Tels.
(921) 43 78 13 y
42 06 10. Luis.

MERCEDES 300 E
24V, full equipo,
3.900.000. Tels. (91)
519 14 94/519 17 84.

MERCEDES 300 D,
nuevo, full equipo,
5.300.000. Tels. (91)
519 14 94/519 17 84.

MERCEDES 190 2S
TD, extras, 3.100.000.
Tels. (91) 519 14 94 y
519 17 84.

MERCEDES 190 2S
Diesel, A.A., año 90,
2.900.000. Tels. (91)
519 14 94/519 17 84.

BMW 525 i, año 89,
color blanco, A.A.,
2.600.000. Tels. (91)
519 14 94/519 17 84.

BMW 524 TD, blanco,
A.A., 2.700.000. Telé-
fonos (91) 519 14 94 y
519 17 84.

PORSCHE 944 Targa
moderno, 1.900.000.
Tels. (91) 519 14 94 y
519 17 84.

TALLERES
AUTOTODO S.L.

Concesionario
ARO-DACIA

4x4 mejor precio
C/Roma Calderas s/n
Pol.Ind. P.29 C. Villalba.

Tel: 851 22 52

Vehículos usados

MERCEDES 260 E,
año 88, todos extras,
2.200.000. Teléfonos
(91) 519 14 94 y
519 17 84.

MONTERO nuevo TDI
GLS, corto, A.A.,
3.700.000. Tels. (91)
519 14 94/519 17 84.

MONTERO nuevo TDI
GLS, largo, A.A.,
3.900.000. Tels. (91)
519 14 94/519 17 84.

ESTADOUNIDENSE
con buen conocimiento
del mercado norteamer-
icano de automóviles,
bilingüe, dispuesto a
viajar, busca ofertas de
colaboración, pregun-
tar por Paco. Teléfono
07-191 46 21 01 71 o
dejar mensaje.

CASTELLANA MOTOR
LAS OCASIONES
MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todos los
precios, marcas y modelos
— Rematados
— Con garantía hasta 18 meses
— Financiados hasta 36 meses
Contactos Sres. María Echavarría Corpas
Martínez Pericajoba



UNA OCASION
DE AMIGO.

Estamos donde siempre.

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

Castellana Motor S.A.

ABRIL 1993
7 DIAS

JEL KART DEL CONDUCTOR
TODOS TERRENOS

PRECIOS DESDE 194.000 PTAS

¡Cuenca!

TELEFONO:

7 29 12 06

FANTASTICO...

DIVERTIDO

SEGURO.



DINGO D.
MODELO 389-00

380.000 PTAS

HAY MUCHOS MODELOS. ¡LLAMAMOS Y PODRAS PROBARLOS!

¡ANUNCIESE
HOY!

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 39
Madrid-28037

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

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

CADA SEMANA 512.000 PERSONAS LEEN MOTOR 16. SEGUN EL ULTIMO INFOR-
ME DEL ESTUDIO GENERAL DE MEDIOS MOTOR 16 LE OFRECE CON SUS ANUN-
CIOS 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

BMW R 1100 RS

MAÑANA: LA GLORIA

Con la presentación de la R 1100 RS, ha tomado vida una nueva página en la historia del motociclismo. Bajo el signo del motor «boxer», BMW ha concebido un nuevo modelo, que es novedad al final del siglo veinte y será protagonista en el año dos mil.

Gigi Corbetta
Enviado especial

EN pocas ocasiones, la presentación de una moto está rodeada de una importancia histórica tan definida. Ser el relevo de setenta años de tradición, que dieron comienzo con la R 32 en aquel lejano 1923, representa un reto de gran magnitud.

El «viejo» motor bóxer no aceptaba más evoluciones, y la R 100 Roadster, representaba la optimización extrema de una evolución llevada a cabo durante siete décadas, a lo largo de las cuales, se cosecharon victo-

rias en raids, records de velocidad, sidecars, y un indiscutible prestigio en ese reto que suponen las motos de calle.

Sin lugar a dudas, los modelos R han sido y son los más carismáticos de cuantos llevan el sello de BMW.

Buena prueba de ello, es que han sobrevivido con autoridad al acoso tecnológico de los japoneses, se han vendido seiscientas mil unidades y, todavía ahora, representan casi la mitad de las ventas de motos BMW.

En la nueva R 1100 RS se conjuga,

por una parte el talante clásico de todas las bóxer, y por otra, la base tecnológica que permite justificar su validez en el mercado a lo largo de muchos años. Por encima de todo, se trata de una moto tecnológicamente avanzada y estructuralmente sencilla, todo ello en función de una conducción cómoda y segura, respaldada por la proverbial fiabilidad mecánica y una muy reducida manutención.



FICHA TECNICA



MOTOR:

Dos cilindros contrapuestos frente a la marcha. Cuatro tiempos. Refrigeración por aire. Cuatro válvulas por cada cilindro. Árbol de levas en cabeza. Diámetro por carrera 99 X 70,5 mm. Cilindrada total 1.085 cc. Potencia máxima 90 cv a 7.250 rpm. Par máximo 9,6 Kg/m a 5.500 rpm. Relación de compresión 10,7:1.

ALIMENTACION:

Inyección indirecta Bosch Motronic. Encendido Motronic. Arranque eléctrico. Batería de 12 V/ 19 Ah.

TRANSMISION:

Primaria por piñones. Secundaria por cardan. Embrague monodisco en seco de 180 mm de diámetro. Cambio con cinco velocidades.

BASTIDOR:

Chasis tubular en acero. Estructura de celosía con motor portante. Suspensión delantera Telelever monoamortiguador. Suspensión posterior Paralever monoamortiguador. Freno delantero de doble disco de 305 mm de diámetro con pinzas de cuatro bombines. Freno posterior monodisco de 285 mm de diámetro. Sistema incorporado ABS. Llantá delantera 3.50/ 17". Llantá posterior 4.50 /18". Neumático delantero 120/ 70 -ZR 17". Neumático posterior 160/ 60-ZR 18".

DIMENSIONES:

Longitud máxima 2.175 mm. Distancia entre ejes 1.473 mm. Anchura máxima 920 mm. Altura del asiento 800 mm. Peso en seco 220 Kg. Capacidad del depósito 23 litros.

CONSUMOS



(Datos en l/100 Km)

Consumo medio 5,2

PRESTACIONES



VELOCIDAD MAXIMA

Km/h 215

ACELERACION (seg.)

De 0 a 100 m salida parada 4,1

De 0 a 1000 m salida parada 23,7

90/ Motor 16

ARMONÍA
La estética formada por el conjunto mecánico y la parte ergonómica, confieren a la nueva BMW un carácter singular.



TELELEVER
El desarrollo de la suspensión Telelever ha pasado por infinitas fases de estudio. El resultado final se rige por la suma sencillez del diseño y de sus componentes.



DETALLES
Las bielas sinterizadas y la refrigeración por aceite de las válvulas de escape representan los detalles más peculiares de este poderoso motor.



La gran innovación aportada a la parte ciclística es el sistema de suspensión Telelever, que prescinde de la horquilla como elemento de suspensión. Sin llegar a la complicación mecánica de la Bimota Tesi o de la Yamaha GTS 1000, BMW ha logrado un sistema tan simple como eficaz, que supone una alternativa válida y cuenta con grandes posibilidades de desarrollo, tanto en el aspecto de suspensión como en cuanto a su geometría.

En primer lugar, se ha conservado la estructura de la horquilla con barras de treinta y cinco milímetros de sección, en la que se han alargado las botellas hasta recubrir el ochenta por ciento de la longitud. En su interior no existen muelles, y la única función es la de deslizamiento, además de mantener la rigidez torsional. Sobre el centro de la tija inferior, se apoya el vértice de una horquilla que está anclada a la parte superior del motor. Junto a esto, se encuentra el semichasis que tiene cuatro puntos de apoyo sobre el motor, y en cuya parte superior pivota el eje de la dirección. El único elemento de suspensión es un amortiguador hidráulico anclado a la horquilla inferior y a la parte superior del semichasis.

Como se puede apreciar, la simpleza del sistema Telelever es total, y además su manutención se resume en sustituir las rótulas de dirección cada cien mil kilómetros.

Por el contrario, BMW ha conservado en la parte posterior el ya conocido sistema Paralever, con la ubicación del amortiguador en eje con el centro longitudinal de la moto.

Las ventajas del sistema Telelever son múltiples, además de la falta de manutención. Por su geometría, la distancia entre ejes varía sólo cuatro milímetros en la más apuradas de las frenadas, con el beneficio de que el Telelever actúa también de sistema «anti-dive» mecánico, con un hundimiento mínimo de la parte delantera.

Respecto a las tradicionales horquillas telescópicas, el Telelever ofrece mejor progresión cinemática del muelle y del amortiguador, con lo cual, la sensibilidad a las regulaciones de estos dos elementos es mayor. Otro aspecto destacable es que al no hundirse la horquilla, se ha podido desplazar hacia delante el motor, lo que ha permitido obtener un reparto de pesos casi óptimo: 52,7 por ciento sobre el eje delantero, y 47,3 en el posterior. Junto a estas ventajas, figura también la optimización del nuevo sistema ABS.

Debido a la estabilidad geométrica de la parte ciclística, en la que no se aprecian desplazamientos de pesos ni cargas sobre el eje delantero durante la frenada, se han podido regular las reacciones del ABS, hasta obtener el máximo de su progresividad, y un ahorro de 4,2 kilos de peso respecto al modelo anterior.

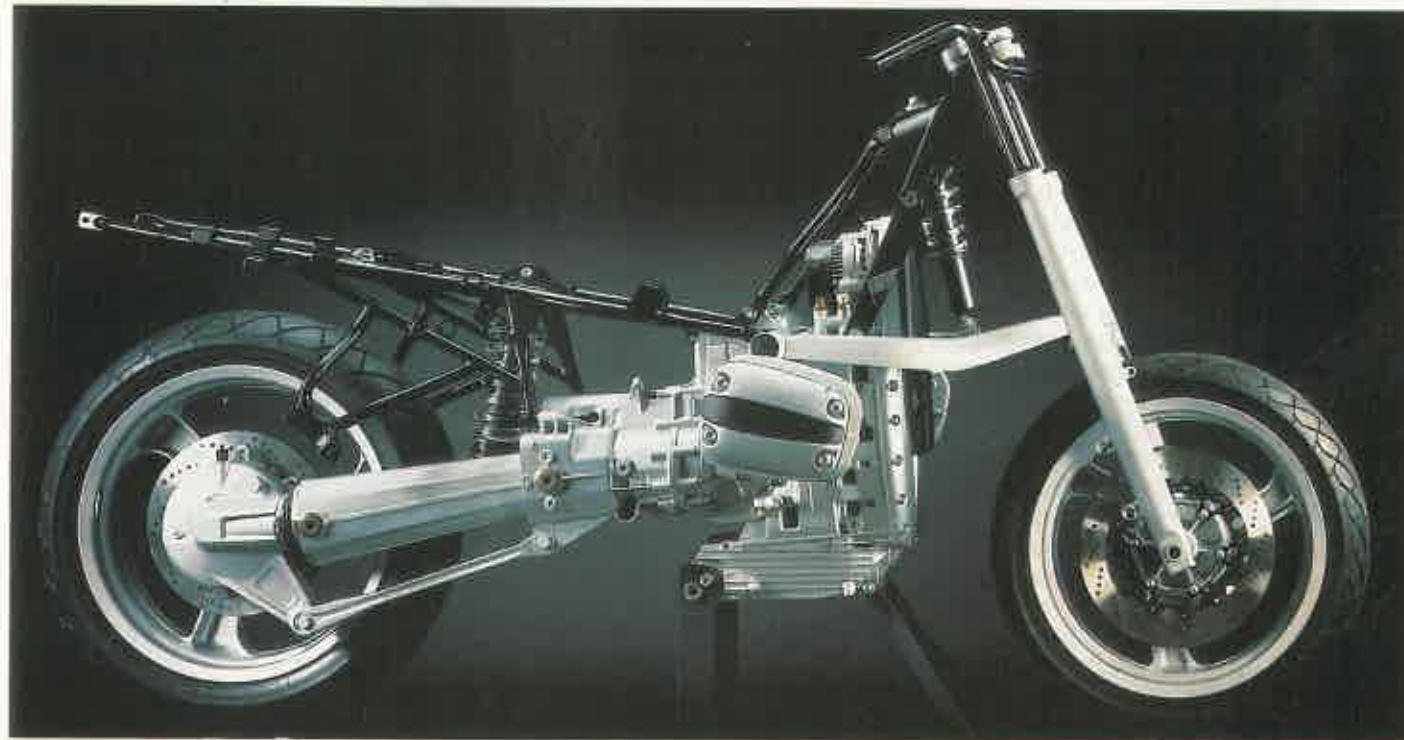
En la primera toma de contacto, se distinguen de inmediato las características que diferencian a la R 1100 RS de sus antecesoras. La postura del conductor se encuentra a mitad

MOTOS



MOTO Y NATURALEZA
El carácter de esta BMW es eminentemente rutero. Confort y fiabilidad mecánica son las garantías que ofrece para los largos viajes.

A TOPE
La estabilidad por paso de curva es intachable, y llegado el momento se puede inclinar hasta hacer rozar las culatas con el asfalto. Abajo destaca la simpleza ciclística de la R 1100 RS. Se pone en evidencia lo compacto del bloque formado por el motor, cambio y transmisión.





A SU GUSTO. Entre las opciones que aquí figuran se encuentra el asiento regulable en altura, sólo para el conductor.



CONFORT. Un detalle de gran importancia que completa la gran ergonomía de esta moto, es el parabrisas regulable.



INCLINACIÓN PERFECTA. Para los más sibaritas existe la posibilidad de los semimanillares regulables en tres posiciones.



COMO UN AVIÓN. El panel de mandos de la R 1100 RS es sobrio y completo. Los retrovisores desdican del resto de la moto.

de camino entre una moto deportiva y la más cómoda de las gran turismo; una vez sentado con los pies en las estriberas, si se cierran los ojos e instintivamente se buscan los puños del manillar, se descubre que están situados en el sitio y altura ideales. Prueba de que su ergonomía es acertada, es que una vez recorridos los primeros metros, la adaptación a las medidas de la R 1100 RS es total y no se tiende a cambiar de posición para una mejor ubicación.

Sin lugar a dudas, son suficientes un par de curvas enlazadas y unos pocos kilómetros de recorrido mixto, para comprobar que la R 1100 RS es una moto diferente y singular. Lo único que recuerda a una moto convencional es el conjunto motor, cambio y transmisión; el resto precisa el paso por una fase de adaptación.

El propulsor responde con inmediatez y, desde las tres mil quinientas revoluciones por minuto, desarrolla sus noventa caballos de potencia de forma lineal hasta llegar casi a las siete mil. Sin embargo, lo más apreciable

de su comportamiento es el par motor. Si se rueda a un régimen comprendido entre las tres mil quinientas y las cinco mil quinientas revoluciones por minuto, la respuesta es poderosa e inmediata, y el manejo del nuevo bóxer resulta gratificante.

Como se ha dicho anteriormente, al negociar las primeras curvas se descubre que esta moto posee una ciclística sumamente neutra, además de diferente. Al contrario que con las motos tradicionales, se siente poco tacto con la rueda delantera, y eso no varía aunque se cargue más o menos peso sobre el tren delantero. Tampoco precisa una trazada rigurosa, cualquiera que sea la curva en cuestión. Su adaptabilidad al trazado y al nivel de conducción de quien la esté llevando, es sorprendente. Al mismo tiempo, mientras se buscan sus límites con cierto tanteo, se descubre que el margen de seguridad en conducción normal es absoluto, y en su faceta deportiva, las culatas terminan por rozar contra el asfalto, cota que responde a los cuarenta y nueve

grados de «tumbada» previstos por el fabricante.

En esta clase de conducción, con cambios y reducciones bruscas entre la segunda y la tercera velocidad, se aprecia la dosificación de la inyección Motronic que confiere una especial suavidad de respuesta; sin embargo, en las reducciones muy apuradas afloran algunos baches de carburación, inexistentes en conducción normal.

El único aspecto sobre el cual surgen algunas incógnitas, es el comportamiento a velocidad máxima, debido a que se plantean reacciones contradictorias: por una parte, la direccionalidad de la moto por encima de los doscientos kilómetros por hora es correcta, incluso al salir de un badén se pierde el tacto de la dirección, pero la moto sigue recta. Por el contrario, se tiene la sensación de que haga un conato de «shimie» indescifrable.

Es probable que sea debido a una característica de la geometría del Telelever, que al hacer pivotar la horquilla anclada al motor con un ángulo di-

BMW R 259, «BIG BOXER»

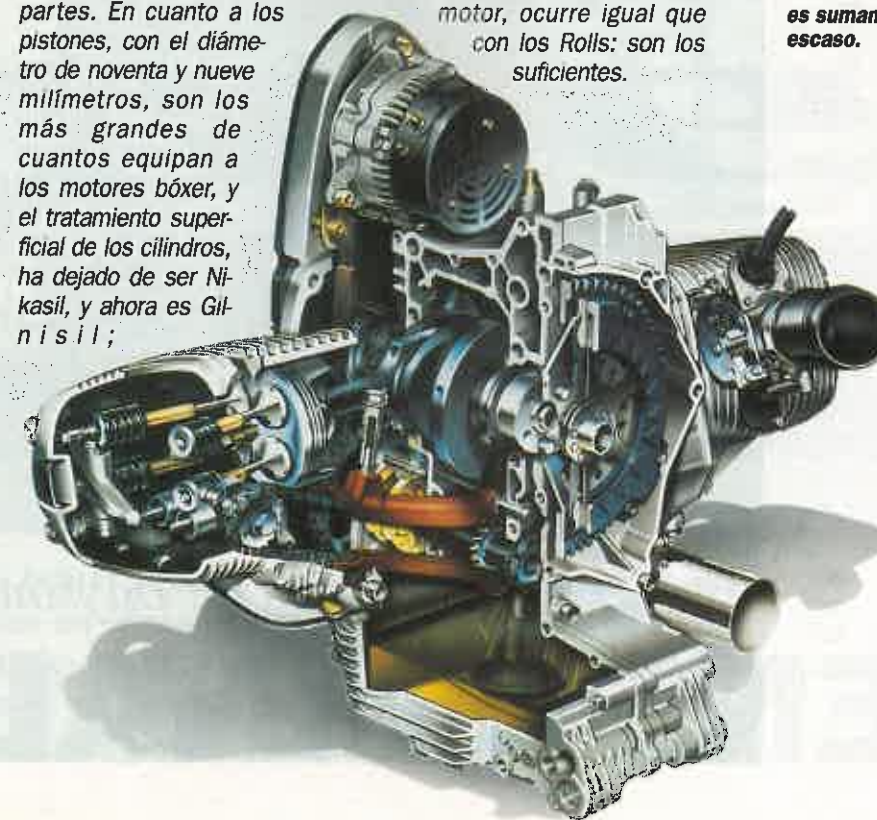
DESDE aquel lejano 1923, fecha en la que Max Friz perfeccionó el primer motor BMW de cilindros contrapuestos, se han fabricado casi setecientas mil unidades de diferentes versiones; todas ellas, bajo el auspicio de una indudable fiabilidad mecánica que ha perdurado setenta años. Ahora, la historia se ha regenerado en sí misma con el nuevo propulsor R 259.

Se trata de un motor basado en la sencillez mecánica, en el que la estructura monolítica del bloque, se ha sustituido por dos mitades a las que se une el cárter. El cigüeñal se apoya en dos puntos, y las bielas son sinterizadas como las de los motores automovilísticos BMW de ocho cilindros. También los árboles de levas han pasado por el mismo tratamiento, y las ventajas que derivan de la sinterización son básicamente tres: mayor resistencia a la torsión respecto a las de fundición, perfecto acabado e igualdad de peso, y la posibilidad de obtener el sombrero de biela con el sistema de «rotura», que optimiza la unión entre las dos partes. En cuanto a los pistones, con el diámetro de noventa y nueve milímetros, son los más grandes de cuantos equipan a los motores bóxer, y el tratamiento superficial de los cilindros, ha dejado de ser Nikasil, y ahora es Glinasil;

más barato, menos abrasivo, y de igual duración. A pesar de tener la distribución basada en dos cadenas muy largas, su duración es equivalente al de la moto, y no precisa mantenimiento. En cuanto a la refrigeración, sólo las guías de las válvulas de escape se enfrían con un circuito adicional del mismo aceite del motor, todo el resto, es con choque directo de aire.

Respecto al anterior motor bóxer, el R 259 es más voluminoso y, al mismo tiempo, unos cuantos milímetros más estrecho. Junto a esto, la mantenimiento periódica ha pasado a ser necesaria cada diez mil kilómetros en lugar de siete mil quinientos. Otro punto a destacar, es su coeficiente de sonoridad, que a pesar de tener cadenas de distribución, cuatro válvulas por cada cilindro etc., es de setenta y nueve decibelios, uno menos de lo que se estipula en la normativa de la CE.

Como era de esperar, el motor está preparado para aceptar gasolina sin tetraetilo de plomo, y marmita catalítica. En cuanto a sus noventa caballos de potencia y 9,5 Kg/m de par motor, ocurre igual que con los Rolls: son los suficientes.



ETERNO BÓXER
La estructura mecánica del nuevo propulsor es tan sencilla como moderna. Su mantenimiento es sumamente escaso.

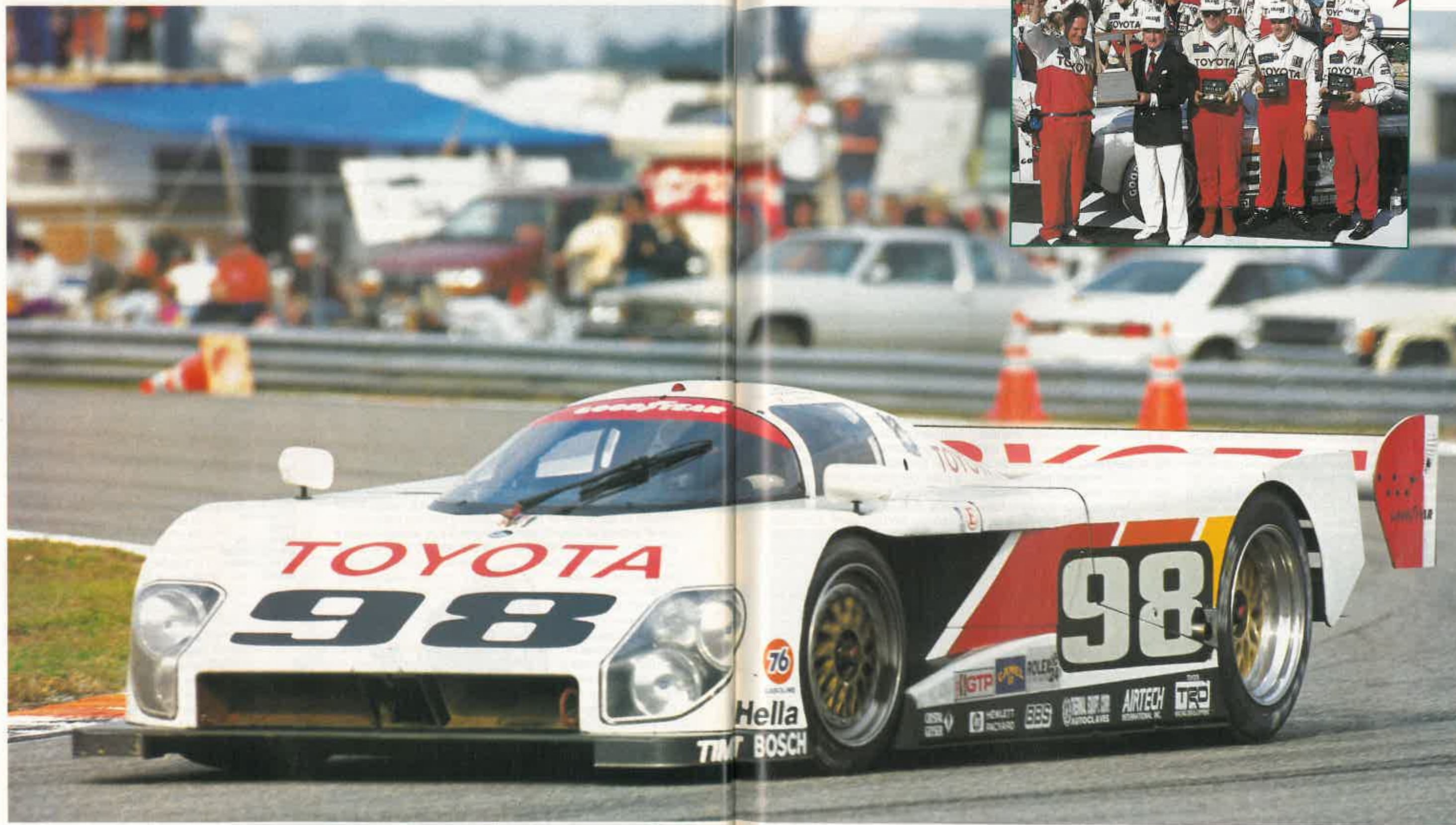
ferente al de la dirección, provoca que el manillar se desplace hacia atrás, con lo cual, el continuo movimiento de la suspensión sobre un asfalto ondulado, genera un desplazamiento pendular del manillar, que se convierte en una deducción errónea de un mal comportamiento de la rueda delantera.

Este problema, que seguramente desaparecerá en los modelos destinados a la comercialización, es también el causante de las vibraciones que se aprecian en el manillar. Apparentemente es el motor el que transmite a la dirección sus vibraciones, por medio del semichasis anclado directamente a su parte superior; sin embargo, este hecho es cierto sólo en parte. Las vibraciones del motor se amortiguan casi en su totalidad por medio de aislantes de goma, pero las que se filtran, al encontrarse con el movimiento pendular del manillar, generan el fenómeno vibratorio.

Sin lugar a dudas, el sistema ABS de la R 1100 RS es uno de sus aspectos más destacables. En un principio, parece que el freno posterior carezca de potencia, pero al tener los mismos discos de la K1, se deduce que esto no es posible. Lo que ocurre en realidad, es que la geometría de la parte ciclística condiciona la regulación del ABS, y si se aumentara la presión de la pinza posterior, se vería afectada la estabilidad en los momentos extremos.

Respecto a la parte estética, cabe decir que el conjunto mecánico refleja un esmerado trabajo de diseño y construcción; motor, cambio y transmisión, forman un «monolito» de indiscutible belleza, que revaloriza la moto en la versión semicarenada. Por el contrario, lo que se podría denominar la parte superior no tiene la misma pureza. La cúpula evoca a la Yamaha Diversion, el depósito tiene un cierto aire a Honda VFR, y el conjunto visto de perfil, recuerda aquel proyecto que Muth ofreció a BMW, que dio lugar a la Suzuki Katana. Al margen de esto, la línea estética de la R 1100 RS resulta sobria y «ad hoc» para una moto de esta clase.

Lejos de cualquier comparación o apreciación, cabe decir que la R 1100 RS representa la base de una gran alternativa cara a un futuro. Es una moto polivalente, que aparecerá en el mercado español a finales de abril, y su precio será aproximadamente de 1.740.000 pesetas. ○



24 Horas de Daytona

SUSPENSE FINAL

94/ Motor 16

Un Jaguar había dominado la carrera. Tras su abandono un Nissan tomaba el relevo, pero al final el triunfo era para un Toyota. La edición 93 de las 24 Horas de Daytona ha vuelto a poner de manifiesto que nadie gana hasta que cae la bandera a cuadros.

EN esta ocasión ni los espectadores se creían lo que sus ojos estaban viendo. Costaba mucho pensar que un coche, el Jaguar de Jones, tras haber dominado más de veinte horas de carrera y con 39 vueltas de ventaja sobre el

Motor 16/ 95



MALA SUERTE
El Nissan de los Italianos Moretti y Sigala debía haber ganado las 24 horas después del abandono del Jaguar de Jones, pero un grave problema eléctrico daba al traste con su fantástica prestación.

segundo clasificado, el Nissan privado de Moretti, fuera a sucumbir de repente. Sin embargo, Daytona es así y las carreras de resistencia, esas que ahora ha prohibido la FISA, siempre han tenido esa característica, el vencedor es el primero en cruzar la meta tras veinticuatro horas en las que no sólo se ponen a prueba a pilotos y máquinas, sino a mecánicos y organización. Y es por eso que la sorpresa final fue ver a un Toyota traspasar esa línea de meta en primera posición cuando todo el mundo daba como vencedor al Nissan. Éste y el Jaguar fueron más rápidos en carrera, pero el Toyota pilotado por P.J. Jones (hijo del mítico vencedor de las 500 Millas

de Indianápolis, Parnelli Jones), Rocky Moran y Mark Dismore resistió más, aguantó la distancia.

Sin embargo, ese mismo Toyota ya había manifestado sus intenciones en entrenamientos, en los que fue el más rápido por delante de un coche igual pilotado por Juan Manuel Fangio (sobrino del pentacampeón), Andy Wallace y Kenny Acheson; el vehículo favorito del equipo americano Eagle Toyota. Y ambos coches con una amplia diferencia sobre el Nissan y el Jaguar que casi le estropean la fiesta durante la carrera. El Nissan salía en segunda línea, que compartía con uno de esos «incombustibles» Porsche 962 que tantas veces han ganado en

Daytona. El Jaguar lo hacía desde la tercera también con un coche alemán a su lado.

Esto en cuanto a los coches que lucharon por la victoria, una lucha que se resume en un dominio claro, el del Jaguar, una rotura de motor que permitía al Nissan rojo y amarillo, en el cual pilotaba un tal ¡Derek Bell!, ocupar su puesto y un problema eléctrico banal que ponía las cosas en su sitio: el Toyota que había sido más rápido que todos en entrenamientos iba a ser el vencedor de la prueba.

Y decimos que sólo en lo que se refiere a esos tres coches y equipos porque en Daytona había muchos más, un total de sesenta repartidos en varias categorías: GTP, GTS, GTO, GTU, Le Mans, Camel Lights, etcétera, lo que da lugar a coches tan distintos que hacen que el espectáculo sea mucho más completo de lo que cualquier prueba europea ofrece, incluidas las 24 Horas de Le Mans, por lo menos hasta este año..., si no pasa nada.

Y en esas 24 Horas de Daytona había un piloto español, Fermín Vélez, que decididamente ha apostado por Estados Unidos para continuar su carrera deportiva. Encuadrado en el Scandian Motorsports y a los mandos de un Kuzdu Buick de la categoría Camel Lights, Vélez se colocó primero de su clase tras la primera hora de carrera pero, cuando transcurría la séptima hora, rompió

el embrague, lo que le retrasó mucho teniendo en cuenta la hora de penalización que le impusieron por haber empujado el coche fuera de la pista. En total, tres horas imposibles de remontar a pesar del esfuerzo del español que, a pesar de todo, conseguía acabar en vigésimo lugar y, lo que es más importante, en tercera posición de su categoría, lo que le otorga un buen montón de puntos de cara al campeonato. Además, sus rivales en el mismo abandonaron muy pronto, lo que hace que su actuación se saldase con más éxito del esperado.

Si sorprendente fue la victoria del Toyota, no menos lo fue la clasificación obtenida por los Ford Mustang de la categoría GTS, segundos y terceros de la clasificación general tras veinticuatro horas espléndidas jugando a la carta de la regularidad para así compensar la diferencia de prestaciones con los auténticos coches de competición (GTP y Le Mans). Muy bien conducidos por auténticos especialistas en las carreras americanas, los Ford Mustang dan idea de que hay otras vías, por lo menos en Estados Unidos, para fomentar el espectáculo, para hacer carreras atractivas para el público, y no sólo dan fe de ello los Ford Mustang; basta mirar la clasificación fi-

nal para darse cuenta de lo mucho que puede interesar a ese público ver a un Mazda RX-7 en cuarto lugar de la clasificación final.

Las 24 horas de Daytona demuestran que la especialidad de la resistencia es una de las más completas y atractivas del panorama automovilístico, aunque las autoridades deportivas opinen lo contrario. Tan sólo queda esperar a lo que acontezca en las 24 horas de Le Mans, en junio, para ver si esas autoridades son capaces de abrir de una vez por todas los ojos. ○

CLASIFICACIONES

1º Jones-Dismore-Moran (Toyota Eagle), 698 vueltas; **2º Kendall-Dallenbach-Buhl-Stevens** (Ford Mustang), a 10 vueltas; **3º Martin-Ferguson-Gordon** (Ford Mustang), a 12 vueltas; **4º Millen-O'Connors-Morton** (Nissan 300 ZX), a 30 vueltas; **5º Dyson-Weaver-Cobb-Fors Robinson** (Porsche 962), a 43 vueltas; **6º Moretti-Bell-Paul-Sigala** (Nissan NPT 90), a 53 vueltas; **7º Jellinek-Grooms-Downing** (Mazda Kudzu DG-1), a 53 vueltas; **8º Gooding-Pezza-Cooper** (Ford Mustang), a 60 vueltas; **9º Greer-Bacon-Uria-Mees** (Mazda RX-7), a 75 vueltas; **10º Jones-Pruett-Goodyear** (Jaguar XJR-12D), a 80 vueltas.

POR CULPA DEL MOTOR
El Jaguar de Jones, Goodyear y Pruett llevaban 39 vueltas de ventaja cuando se les rompió el motor.

EL VIEJO BELL
Derek Bell participaba en esta ocasión en un Nissan en vez de en su tradicional Porsche. Unido a Giampiero Moretti, Massimo Sigala (con él en la foto) y John Paul Jr., estuvo a punto de ganar.



24 Horas
de Chamonix

EMOCION SOBRE HIELO

En su vigesimocuarta edición, las 24 Horas de Chamonix es ya una prueba clásica en el calendario automovilístico, no sólo francés. Es capaz de arrastrar hasta veinte mil espectadores, gozando en el país vecino de tanta popularidad y repercusión popular como otras competiciones de la misma índole.

VICTORIA
Patrick
Tambay
con Björn
Walde-
gaard

FRUTO de ese éxito es el Trofeo Andros que va este año por su cuarta edición. Un total de seis pruebas desarrolladas durante el invierno, donde no están incluidas las 24 Horas de Chamonix, que gozan de un reglamento un tanto particular. Los equipos pueden ser de dos pilotos y los vehículos son los denominados T3F GLACE de cuatro ruedas motrices, de carácter prácticamente libre y los neumáticos a utilizar limitados a un número máximo de ocho por piloto y prueba. Las mangas de





BMW DE NUEVO
Acompañado de Bertrand Balas, Jean Pierre Malcher obtuvo su quinto triunfo en la 24 Horas de Chamonix.

clasificación son de tres a cinco vueltas, según el estado del hielo, con un número máximo de cinco vehículos en pista a los que se da la salida cada diez segundos. Cada piloto debe disputar tres mangas y retener los dos mejores resultados, que dan lugar a una clasificación provisional (45 puntos al primero, 42 al segundo, 40 al tercero... hasta un total de cuarenta vehículos clasificados) que cuenta para el resultado final y la composición de cuatro finales A, B, C y D de diez vehículos cada una, que dan 12 puntos al vencedor de las dos primeras finales y 3 puntos en

las dos últimas de consolación. El vencedor de la prueba es el piloto que totaliza mayor número de puntos.

Con la desaparición de campeonatos como el de Sport-Prototipos o el ocaso de los nacionales de Rallyes, Montaña o Producción franceses, el Trofeo Andros parece nutrirse de los pilotos, sponsors y seguimiento de Prensa y Televisión de los anteriores, siempre atraídos por nombres de ex-pilotos de Fórmula 1 como Jacques Laffite, Jean Pierre Jarier o Patrick Tambay, o motoristas del París-Dakar como Cyril Neveu o Stefan Peterhan-

sel. No sólo eso, los vehículos son auténticos prototipos, espectaculares exterior e interiormente. Las tres primeras pruebas del campeonato fueron ganadas por los Mercedes 190 del equipo SRS de Dany Snoeck pilotados por el propio patrón en Val-Thorens e Isola 2000 y por François Chatriot en La Bresse, unos vehículos que sólo mantienen el volumen central original respecto al modelo de serie, mientras el delantero y posterior se hallan reducidos a su mínima expresión, con un motor central de 2,7 litros y una potencia de 310 CV, además de contar con los



TRES DE SEIS
A pesar de imponerse en tres mangas, el Citroën AX de Philippe Wambargue y Jean Louis Schlesser no pudo lograr la victoria.

preceptivos sistemas de cuatro ruedas motrices y directrices. Sólo en la última prueba en Serre Chevalier, el rey de la montaña, vencedor de la edición 1991 de las 24 Horas de Chamonix, pudo imponer su BMM M3 sobre un pista verdaderamente lisa y helada, ideal para las características de su montura, dotada de motor central posterior y suspensiones de monoplaça, de poco recorrido, en una pista con grandes y anchas curvas en su trazado. Sin embargo, los grandes derrotados esta temporada estaban siendo los BMW oficiales preparados por CA Sport y conducidos por las parejas Jean Pierre Malcher-Bertrand Balas y Michel Ferte-Marc Duez. Sobre la base de la última generación de los serie 3 de BMW, los M3S que disponen de un motor de 2,8 litros preparado por Pipo con 350 CV han venido sufriendo un problema con el selector del cambio que iba degradándose con el paso de las mangas de clasificación, además de problemas de motricidad en salida de curva sobre el hielo vivo.

Pero las 24 Horas de Chamonix siempre se han dado bien a los vehículos de la marca de Munich. Unas 24 Horas que a pesar de no puntuar para el calendario volvían a registrar una inscripción de lujo con el sueco Bjorn Waldegaard como máxima estrella, integrado en el equipo Mercedes, que no era la primera vez que corría en el circuito de Grepon tras haber participado en 1973 al volante de un Citroën DS y en 1975 con un Toyota Corolla.

Con un reglamento particular que prohibía el sistema directriz de las ruedas posteriores, la obligatoriedad de un copiloto y la del cambio de piloto en cada una de las seis mangas, los entrenamientos eran dominados por el BMW M3S de Malcher-Balas, seguido de cerca por el Mercedes 190 de Tambay-Waldegaard que en la tercera manga era víctima de un sobrecalentamiento del motor de su vehículo viéndose obligado al abandono. Si Malcher-Balas parecía que iban a ser los dominadores absolutos tras vencer nuevamente la primera manga de clasificación, delante del Mega Club Ranch de Darniche-Belmondo y del Mercedes 190 de Laffite-Dechavanne; la sorpresa de estas 24 Horas de Chamonix iba a ser la actuación del pequeño Citroën AX de Philippe Wambargue y Je-

DEPORTE



«FABRIQUE EN FRANCE»
Los Mega Club Ranch de Darniche-Belmondo y Coppler-Hummel lograron situarse entre los mejores, propulsados por motores Sierra Cosworth de 280 CV.

an Louis Schlesser. Dotado de un motor 2 litros y 16 válvulas con apenas 230 CV, el ex-piloto de Citroën y el dos veces campeón del mundo de Sport-Prototipos terminaron adjudicándose tres de las seis mangas de clasificación. Sólo un pinchazo, sufrido durante los entrenamientos, puntuables para la general, les penalizó fuertemente teniendo que conformarse con la segunda posición a pesar de ganar la última manga. Con la victoria del Mercedes 190 de Snoeck-Chatriot en la tercera manga, la primera vez que se registraba el triunfo de tres marcas diferentes en este tipo de prueba, el actual líder del Trofeo Andros pasaba a la segunda posición desde la séptima plaza, tras un problema con la bomba de gasolina en la primera manga. En la cuarta, dominada por el Citroën AX de Wambargue-Schlesser, el Mercedes y

el BMW se enzarzaban en un duelo que Dany Snoeck dilucidaba en la última vuelta. Desafortunadamente, la rotura de una transmisión en la siguiente manga les hacía caer hasta la quinta posición final.

Texto y fotos: Esteban Delgado

VUELCO
Situación bastante comprometida para el Opel Corsa de Debias-Chomat.



CLASIFICACIONES

	E	1	2	3	4	5	6	TOTAL
1º Malcher-Balas (BMW 325 SP)	106	120		103	100	120	100	654
2º Schlesser-Wambargue (Citroën AX)	64		120	100	120	108	120	632
3º Darniche-Belmondo (Mega Club)	80	108	92		92	100	76	548
4º Laffite-Dechavanne (Mercedes 190)	90	100		76	88	84	108	545
5º Snoeck-Chatriot (Mercedes 190)	96	64	106	120	108	44		540
6º Terres-Beguín (BMW M3)	92	80	84		84	80	92	512
7º Debias-Chomat (Opel Corsa)	90	72	88	92	80	76		498
8º Ferte-Duez (BMW 325 SP)	80	68	40		72	92	72	424
9º Gatta-Corlo (Lancia)	50	76	75	72		54	84	422
10º Paillet-Herbert (Citroën AX)	56	56	36		44			192

El brujo de Derbi

CUANDO yo estudiaba, Ángel Nieto comenzaba su colección de títulos mundiales. En esos tiempos el piloto de Derbi era para mí un héroe, pero también me sentía atraído por la mecánica, o mejor, por las bellas mecánicas de competición. Eso hizo que sintiese por Tombas, el padre de las «Balas Rojas», una admiración muy especial, esa reverencia que se profesa por técnicos capaces de ir más lejos que los demás en su campo. Luego, ya como periodista, lo conocí personalmente en su segunda época, la de los triunfos de «Aspar». Eran tiempos de vacas gordas y «el Tombas», que es como se le llamaba y se le sigue llamando, era un hombre serio, ensimismado y distante, pero con el cual, una vez ganada su confianza,

podías hablar horas y horas de mecánica, de pilotos y de mil y un aspectos del mundo de la competición. Su sonrisa enigmática, su alegría franca pero jamás desbordada aun en los mejores momentos de gloria, su serenidad y entereza en las derrotas, su gravedad, eran unos rasgos muy característicos de su persona. No sé si trabajar con él en el Departamento de Carreras era fácil, supongo que no porque las personalidades fuertes siempre crean tensiones, pero la verdad, tratarlo en los Grandes Premios fue siempre enriquecedor.

Sus últimos años en el Mundial, los tiempos en que Derbi era dominada por JJ-Cobas y Honda, no fue-

ron fáciles. Una enfermedad, larga y que todavía hoy le obliga a cuidarse, y un accidente, ayudaron a complicarlo todo. Hoy se ha jubilado en Derbi tras **cuarenta años de trabajo** y habiendo sido antes monaguillo que monje pues ganó muchas carreras al manillar de las motos que él preparaba. Pero para Tombas el retiro anticipado a los 63 años no es sinónimo de inactividad. Y es que no piensa dejar las carreras. Como regalo de despedida Andreu Rabasa le ha dado la Derbi con la que Gianola estuvo a punto de ganar el Gran Premio de España de hace dos años. Ese día el piloto italiano no fue el único que lloró: yo vi vidriosos los ojos de Paco y hoy el de Llicá piensa que todavía no es tarde para convertir esa moto en ganadora. Yo opino que estaría mejor en el garaje de Paco que no de vuelta en los circuitos, pues una Derbi fuera del departamento de carreras de Martorellas puede sentirse muy huérfana en el Mundial de 1993 aunque Tombas sea mucho Tombas y tenga un taller muy bien pertrechado. Y es que la historia nunca se ha escrito dos veces. Y ójala me equivoque.

José Luis Aznar



A TODO GAS



GARRIGA EN SUPERBIKES

EN los momentos difíciles es cuando se echa mano de las amistades. Y uno de los más viejos y fieles amigos de Juan Garriga es **Ricardo Fargas**, titular de Gamma Motor's, importador Ducati y distribuidor Suzuki. Éste le subió hace años en las Ducati oficiales que el de Vallvidrera llevó a la victoria en las 24 Horas de Montjuic, también le proporcionó la Suzuki con la que lograra innumerables victorias por toda la piel de toro en la categoría de Superbikes y también le echó un cable para sentarse en una Cagiva oficial en 1986. Fargas es alguien con **peso específico** en la casa de Bolonia y Franco Farné, el preparador de las bicilíndricas italianas, un buen amigo del español. Gracias a los buenos oficios de ambos, y no lo olvidemos, también gracias a la buena impresión que Juan dejó en Cagiva, propietaria de Ducati, Garriga puede disponer de una **montura oficial** en el próximo Mundial de la categoría. Para ello también hace falta patrocinador pero los números son mucho más asequibles que en 500. Vista la coyuntura Garriga puede seguir los pasos de otros muchos pilotos de la máxima categoría como Roche, McElnea, McKenzie, etc... y no hay duda que sería una verdadera atracción que relanzaría la cotización de las acciones del catalán.

NUEVO MOTOR YAMAHA F1

F RUTO de la estrecha colaboración entre Yamaha Motor Company y la escudería británica de Fórmula 1 Tyrrell, acaba de ser presentado el nuevo motor que impulsará a estos monoplazas durante la temporada 93. El nuevo motor Yamaha denominado «OX10A» tiene una es-



tructura de **diez cilindros en V**, en la que se ha buscado ante todo una mayor compacidad y menor peso que en el modelo precedente. Entre las innovaciones adoptadas destacan la adopción de válvulas neumáticas y doble inyector para cada cilindro. Se incorporan también trompetas de admisión con un sistema de longitud variable.

CRIVILLE OPERADO

Resultas de su caída en Australia, Alex Crivillé tuvo que ser operado para reducir con dos clavos su fractura de **escafoides** en el pie izquierdo. De no haber pasado por el quirófano del Doctor Vilarrubias, la recuperación



hubiera necesitado dos meses, mientras que así todo se resolverá en pocos días. Alex nos manifestó que la caída se produjo en una curva veloz cuando probaba neumáticos: «Pruebas tantos y tan distintos que en ocasiones te llevas alguna sorpresa desagradable como en este caso que me quedé sin adherencia». También comentó las características de su **nueva moto**, que quedó notablemente dañada: «En realidad es muy semejante a la anterior, pero han cambiado multitud de pequeños detalles. La que llevaba no era la versión definitiva, todavía faltaban algunas partes del nuevo carenado».

B R E V E S

♦ **GASOLINEROS CONFORMES** Agip, Shell y Elf, están de acuerdo con la propuesta de utilizar gasolina sin plomo, de tipo similar a la de uso comercial, en el Mundial de F-1.

♦ **CAPELLI CON JORDAN** Finalmente, la escudería Jordan ha elegido a Ivan Capelli como compañero de Barrichello, desestimando el fichaje de Thierry Boutsen, al no caer el piloto belga en el nuevo monoplaza del equipo inglés.



♦ **TUDOR CON SAINZ** El Grupo Tudor acaba de firmar un contrato de patrocinio técnico para la temporada 93 con los actuales Campeones del Mundo de Rallyes, Carlos Sainz y Luis Moya. Con este acuerdo, Carlos Sainz ha conseguido reunir en su nuevo equipo a tres patrocinadores españoles, Repsol, Buncato y ahora Tudor.

XVI INDOOR SOLO-MOTO: TARRES A TODO GAS

J ORDI Tarrés ha conseguido en Barcelona su segunda victoria desde que ha cambiado de montura. En efecto en el Indoor más veterano de nuestro país ha conseguido imponerse con suma autoridad a todos sus rivales, la **flor y nata** del trial actual. Ante diez mil espectadores el de Rellinars y su Gas-Gas supieron aventajar a sus rivales, de los cuales el más incisivo fue el gerundense Marc Colomer quien pilotaba una Beta. Ambos terminaron separados por dos puntos aunque la diferencia en la primera vuelta había sido de



ocho puntos a favor de Tarrés. En esa primera vuelta quedaron eliminados Miglio, García, Bosis y Bilbao. En la ronda final y que decidía el orden del podio, el finés Abvalla, Campeón del Mundo en título, fue ampliamente superado por los dos **pilotos nacionales**.

Como es tradicional en esa misma velada nuestros compañeros de Solo-Moto entregaron sus trofeos a los pilotos del año y de entre todos ellos los más ovacionados fueron Alex Crivillé que acudió con sus muletas, y Jordi Arcarons, el motociclista más rápido del París-Dakar.

♦ VUELVE LA BAJA

Todo parece indicar que la Baja Aragón, volverá de nuevo al calendario de rallyes y además será puntuable para la Copa del Mundo de Rallyes Todo Terreno. Esto será posible porque tras el abandono de esta prueba por parte del RACC, la Federación Española de Automovilismo con la ayuda de Dorcas se hará cargo de ella. Se disputará en sus fechas tradicionales entre el 23 y el 25 de julio.

♦ UN AÑO MAS CON DUCADOS

Tubacera S.A., a través de su marca Ducados Rubio, por sexta temporada consecutiva patrocinará a Jordi Tarrés y a su equipo, la marca de motocicletas Duc-Duc. Con ello el piloto español intentará lograr el mundial dentro de un equipo español y con motos españolas.



♦ MAS CORTO EL CORCEGA

La próxima edición del Rallye Tour de Corse, tendrá un formato menor. Pasará a disputarse en tres días en vez de los cuatro habituales y, a la vez las etapas serán también considerablemente más cortas.

♦ DE MEJUS VENCEDOR

El belga Gregoire de Mevius, uno de los protagonistas en los últimos años en grupo N en el Mundial de Rallyes, se ha impuesto al volante de un Nissan Sunny GTI-R de grupo A en el Rallye Buelas de Spa. La segunda posición fue para Saffers al volante de un Ford Escort Cosworth, clasificándose en tercera posición Tilly con un Opel Astra GSi. Hay que destacar los abandonos de Dreygheims (Ford) y de Ferreyros (Lancia).



CAMEL CANARIO

Si hace unas semanas comentábamos la selección de los cuatro representantes peninsulares en la presente edición del popular Camel Trophy que se celebrará en Sabah, Malasia; le toca ahora el turno a la **representación canaria**, cuya selección se ha realizado en la isla de Tenerife. Los elegidos son los tinerfeños Enrique Guillermo Pérez de 28 años, soltero, proyectista de tendidos eléctricos, y Francisco Zorate Salazar de

30 años, soltero y de profesión electricista. Los otros dos representantes son de Las Palmas, Pedro Cruz García de 25 años, soltero, mecánico de automóviles y Ellis Martín McCarthy de 23 años, soltero y técnico de empresas turísticas. Próximamente tendrán lugar las pruebas de selección internacionales que se celebrarán en la **Toscana**, de las que saldrán los dos representantes de cada uno de los 16 países participantes.

LA AMENAZA DE FERRARI

En una conferencia de prensa celebrada recientemente en Bolonia, Luca Cordero de Montezemolo, **presidente de Ferrari** amenazó con el abandono de la Fórmula 1 si no se cambian los reglamentos. Según Montezemolo «La normativa actual es completamente inadecuada, la Fórmula 1 no tiene casi incidencia en el desarrollo de la industria automovilística. El nivel tecnológico ha alcanzado un nivel tan elevado que el 95 por ciento de las soluciones que incorporan los monoplazas no pueden ser aplicadas en los coches de serie». Para el presidente de Ferrari la **única solución** pasa por acercar la competición a la serie para lo que sería preciso una reforma total del actual reglamento.



TODO LO ACCESORIO EN UN CATALOGO IMPRESCINDIBLE.

Volantes que obedecen

a la primera, alarmas

de lo más tranquilizador,

teléfonos a prueba de escuchas...

Todo lo que tu coche necesita

reunido en un catálogo único

en España. Con novedades,

precios, marcas y direcciones.

Si no quieres ir de tienda

en tienda, vete directo al

Catálogo de Accesorios

de Motor 16.

Imprescindible.



CATALOGO
Motor 16

Conduzca con ventaja.

Es una publicación del

1993, año negro

SERÁ 1993 para el automóvil un año tan malo como 1992? Peor, predicen los especialistas. Aunque 1992 terminó mejor de lo que se pensaba, ello es porque los fabricantes han hecho trampa con las matriculaciones. En Europa, la batalla por la segunda plaza detrás de VW ha llevado a GM, PSA y Fiat a matricular en el mes de diciembre coches que aún no estaban vendidos. Ford ha hecho lo propio en EEUU para que su Taunus superara al Honda Accord como «**modelo más vendido**». Muchos van a anunciar, sino pérdidas, por lo menos resultados en retroceso. Y 1993 debería ser peor todavía.

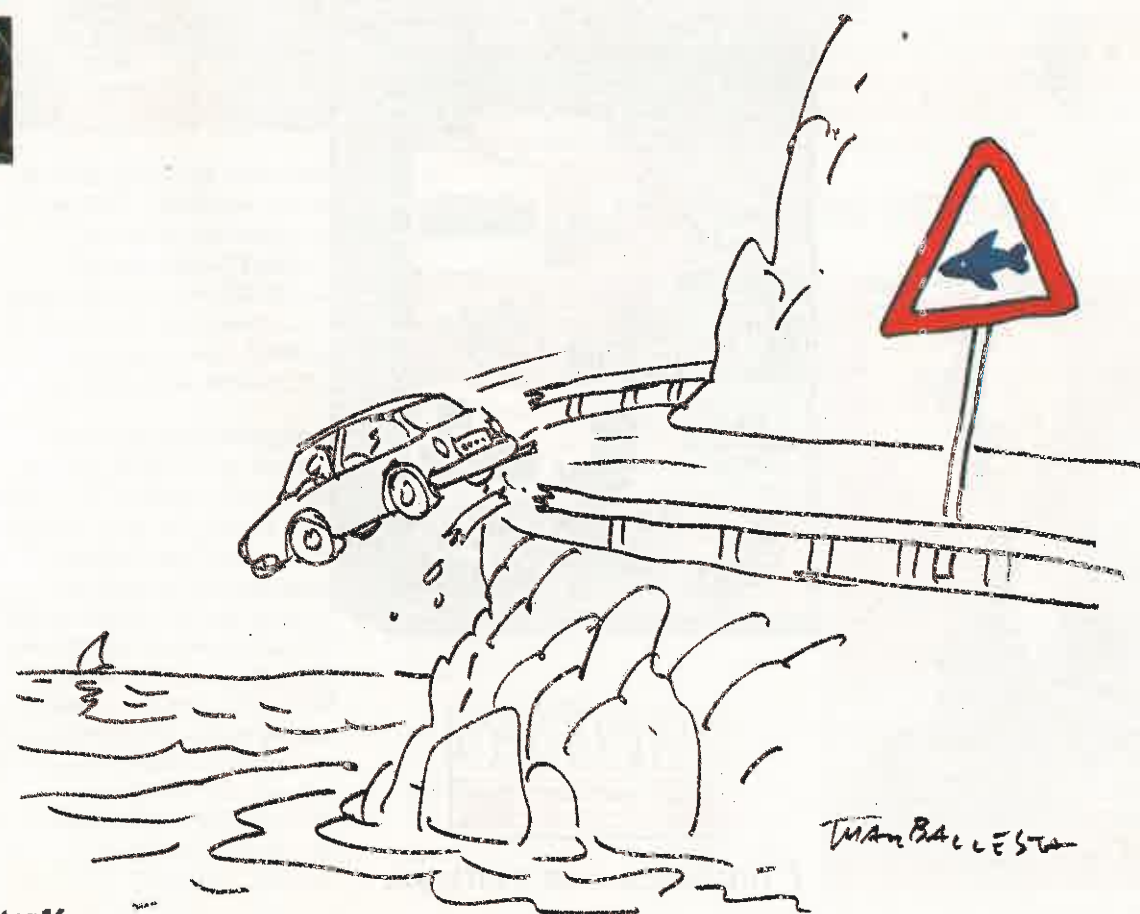
Puede que en EEUU, en donde en 1992 se ha vendido más, el «efecto Clinton» podría hacer superar la recesión. No obstante, GM que va a despedir a 90.000 trabajadores de aquí a 1995 y Ford, han vaticinado que el nuevo año sería asimismo deficitario.

En Japón, los fabricantes han revisado a la baja sus previsiones rebajando el número de ventas totales en varios cientos de miles de unidades. Europa, que había despegado en 1991 gracias al mercado de Alemania del Este, ve como sus fabricantes anticipan cifras, pero de reducción de personal. Volkswagen, de lejos el **primer fabricante europeo**, ha aumentado sus despidos hasta la barrera de los 30.000 para finales de 1994, incluida la

reducción de 3.000 puestos en Seat. GM prevé reducir 6.000 empleos antes de 1997 y 300 este año en Vauxhall. Peugeot hará lo propio con 2.600 y Fiat suprimirá 5.600 antes de 1995. Ford-Europa rescindirá 10.000 contratos de trabajo de aquí al año próximo y para Renault serán 2.300 los despedidos en 1993. La situación es aún **más catastrófica** en el caso de los fabricantes especializados. Mercedes-Benz va a reducir su personal en 27.500 trabajadores de aquí a 1995 y las regulaciones de empleo son anunciadas en todos los fabricantes de deportivos. Las plantas japonesas no son ajenas a este problema. Nissan anuncia un déficit en este ejercicio y la mayoría recurren a jornadas de cierre cuando no se adelantan recortes presupuestarios. Por supuesto, los fabricantes de componentes y neumáticos también van a reducir sus efectivos. Se baraja ya la cifra de un retroceso del 10 por ciento en las ventas de automóviles en Europa, con el que sufrirían especialmente VW, GM y Fiat mientras que, en el Reino Unido, la producción aumentará debido a las fábricas «transplante» japonesas. Hay también que tener en cuenta que Japón y la CEE **continúan que-rerellándose** en cuanto a que los primeros no aceptan tan pesimistas previsiones por las que Bruselas limitaría su mercado.



Edouard Seidler



CITROËN ZX



DESDE **1.414.000** PTAS*

Citroën inicia una excepcional Operación Ahorro'93.

Ahora puede conseguir el nuevo Citroën ZX desde 1.414.000 pesetas. Podrá disfrutar del coche que ha heredado toda la experiencia, fiabilidad y robustez del Citroën ZX Rallye-Raid, campeón del Rallye París-Moscú-Pekín'92.

El nuevo Citroën ZX ha sido sometido a las pruebas técnicas más exigentes en circuitos cerrados y ha superado los más duros ensayos técnicos sobre seguridad: neumáticos Michelin de última generación y máxima adherencia, tren trasero con efecto autodirec-

cional que genera un efecto similar a un "4 ruedas directrices", estructura especial con vigas de acero prerrevestido, 3 cinturones traseros de seguridad...

Una amplia gama con diferentes acabados. Motores modernos, potentes y robustos, capaces de desarrollar, en su versión ZX 16 válvulas, una aceleración de 0 a 100 Km/h en tan sólo 8,5 segundos.

Una línea moderna, aerodinámica, compacta... Un estilo excepcional inconfundible para un campeón de raza que puede disfrutar a un precio excepcional: desde 1.414.000 pesetas.



CITROËN
RED DE CONCESIONARIOS

* Precio máximo recomendado. Incluye IVA, impuesto de matriculación, transporte y oferta promocional. Válido hasta fin de mes para vehículos en stock en Península y Baleares. No acumulable.

CITROËN ZX. RAZA DE CAMPEON

**Ford presenta
el equipo que más gusta
a los amantes de la música**

**y menos gusta
a los amantes de lo ajeno.**



Súbete a tu Ford y prepárate a escuchar tu música favorita. El increíble sonido que te ofrecen los nuevos Sistemas Ford de Audio. Tecnología, potencia y fiabilidad en perfecta armonía. Con toda la calidad y confianza que proporciona un sistema creado especialmente por Ford

para tu Ford. Todo un recital de medidas de seguridad: panel de seguridad desmontable, luz intermitente al extraer el panel, superficie reflectante bajo el panel, código de seguridad de cuatro dígitos, adhesivos anti-robo... Si eres amante de la música, los nuevos Sistemas Ford

de Audio te van a entusiasmar. Pero, si eres amante de lo ajeno, seguro que no.



Seguridad Total



SISTEMAS AUDIO

BMW



ART CAR COLLECTION

Motor 16

16 de febrero 1993

Núm. 487 • 350 ptas.

COMPARATIVA: ALFA ROMEO 164 2.0 V6 TURBO / LANCIA THEMA 2.0 16 TURBO
LAS GRANDES BERLINAS DE ITALIA



Al volante del nuevo Xantia

LA RESPUESTA DE CITROËN

