

15.000 KMS. SEAT IBIZA: COMO UN RELOJ

MOTOR 16

SEMANAL

GRUPO

2 de noviembre 1993

Núm. 524 • 350 ptas.

AUDI CONQUISTO JAPON MOTOR REVOLUCIONARIO EN EL SALON DE TOKIO

W12



NUEVO ALFA ROMEO

FOTOS
ESPIA

EL 33
DE LA
ESPERANZA



Coleccionable
PIN'S
DE REGALO





El único coche para todos los terrenos.

Pensando en cómo será la sociedad del futuro, Nissan ha creado un nuevo vehículo: el Nissan Terrano II.

Un vehículo pensado para disfrutar la más emocionante de las aventuras: VIVIR.

El Nissan Terrano II es a la vez un coche increíblemente funcional en la ciudad y un vehículo para acercarse

a la naturaleza en los momentos de ocio. Por eso en él se juntan características que hasta

hoy sólo podían encontrarse por separado: Un motor gasolina de 124 CV y 2.400 c.c.

Un motor turbodiesel de 100 CV y 2.700 c.c. Dirección asistida. Transmisión a 2 ó 4 ruedas. Suspensión independiente. Angulo de ataque de 35°. Angulo de salida de 36°. Distancia mínima al suelo de 215 mm. Capacidad de vadeo de 450 mm. Aire acondicionado. Eje lunas eléctrico. Techo solar.

Los intereses de la sociedad del futuro abarcarán muchísimos terrenos.

El Nissan Terrano II es el primer coche que se mueve perfectamente en todos ellos.

Desde **2.776.000** ptas.
P.V.P. recomendado (transporte, IVA e impuesto de matriculación incluidos) en península y Baleares.



TERRANO II
LA AVENTURA DE VIVIR.

TMVA

Motor 16



CAMBIO RUSCONI, S.A.
Presidente: Juan Tomás de Salas.
Director General:
José Pérez Gracia

Director:
Ángel Carhenilla

Directores adjuntos: Gigi Corbetta, Manuel Doménech. **Subdirector:** José María Cernuda. **Director de Arte:** Olegario Turrallba. **Jefe de Edición:** Javier Montoya. **Redactores jefe:** M^a Jesús Benoit (Información), Víctor Fricione (Producto), Miguel Ángel Turci (Edición), Luis M. Turmes (diseño). **Jefes de sección:** José Antonio Díaz (Fotografía), Juan González Aso (Diseño), Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico). **Redacción:** Lourdes Bravo, Fernando Cañizal, Simonetta Garib, Javier Gutiérrez, Manuel Madrid, Ángel Robledo, Juan Luis Soto. **Diseños:** Carmen Rodríguez. **Fotografía:** José Robledo, Ramón Rodríguez. **Corresponsales en Cataluña:** José Luis Aznar. **Corresponsales en el extranjero:** Michel Meilharay (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania); Howard Walker (Estados Unidos). **Documentación:** Mary Franchini. **Secretaría de Dirección:** Nieves de Vicente. **Secretaría de Redacción:** Ana María Pardo. **Colaboradores:** Alfonso Aguilera (motos), Juan Ballesta (Humor), Esteban Delgado (Deporte), Jesús Espinosa (Ilustraciones), Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Lorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Francisco Podadera (Diseño), Belén Valdehita (Cierre). **Autoedición:** José M^a Gómez-Morán (Jefe), José M^a Ormazábal.

Marketing: Jorge Dorrego. **Directora de Promoción:** Charo Oñate. **Director de Producción:** Roberto Parras. **Directora Tarjeta Motor 16:** Marta Sedano. **Coordinadora:** María Gil

Publicidad: **Director Comercial:** Juan Antonio Suanzes. **Publicidad Zona Centro:** Elvira Aricha y M^a Jesús Sánchez. **Coordinadora de Publicidad:** Mercedes Noguera. **Publicidad Zona Cataluña:** Pere Calsina Rué. **Publicidad Norte:** Rosana López. **Publicidad Levante:** Ramón Medina. **Zona Andalucía:** Blanca Martínez de Urqu. **Director de Publicidad Internacional:** M. Ángel Durá.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblesas, 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 48 44. Télex: 43974 NYRE E. BARCELONA: P^a de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1. 5^a Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 424 41 05. VALENCIA: Antiguo Reino de Valencia, 58. 1^a 46005 Valencia. Teléfono: (96) 373 69 11. Fax: 373 68 83. ANDALUCÍA: Sotogrande-Cádiz. Tfn. 79 45 18. Fax: 79 02 92.

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

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

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

E S T A S E M A N A



54
Opel
Vectra
V6 2.5i,
Saab
900 SE

PUNTO DE MIRA	4	PRECIOS	61
SU CASO	10	MOTOS	90
SALÓN DE TOKIO	12	MBK Black Cristal	
ACTUALIDAD	20	DEPORTE	
Soluciones para salir de la crisis		Alain Prost: ¿Profesor o Rasputín?	96
LO ULTIMO	24		
Fotos espía nuevo Alfa 33			
AL VOLANTE	26		
Honda Accord 2.3i SR			
A FONDO	54		
Opel Vectra V6 2.5i 24 V automático, Saab 900 SE			
BAJO LA LUPA	52		
Los 15.000 kilómetros del Seat Ibiza			
GENTE SOBRE RUEDAS	56		
Dinastías en declive			
		FIRMA DE LA CASA	114



26
Honda
Accord
2.3i SR



90
MBK
Black
Cristal

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

Adiós a Zona Franca

CONFIRMADO oficialmente. Los responsables de la empresa Volkswagen han anunciado el **cierre de la factoría Seat** en Zona Franca. Esto, unido a su plan de reducir 9.000 puestos de trabajo, ha sido para esta revista, aunque ya todos lo esperábamos, la más amarga de las noticias que se han producido esta última semana.

Desde estas páginas comentábamos la necesidad de una negociación entre los representantes de la multinacional alemana, el Gobierno, la Generalitat y los sindicatos, pero esta vía para buscar soluciones menos dolorosas ha brillado por su ausencia.

El resultado es que hoy nos encontramos, con toda certeza, ante un ajuste de gravísimas consecuencias sociales. Un plan que lleva a los sindicatos a convocar movilizaciones y que deja abierta, incluso, la posibilidad de una **huelga general en Cataluña** si las buenas palabras que, sobre el futuro de la empresa automovilística española, recibieron los representantes de los trabajadores en Alemania no se convierten en realidad.

Por otra parte, la salida que Volkswagen había planteado para Zona Franca de convertirla en un centro de proveedores, ya ha sido rechazada por el presidente del gremio de fabricantes de equipos y accesorios para la automoción, Antonio García Domingo, lo que arroja aún más oscuridad a un futuro más que incierto.

Mientras, tanto el Gobierno central como el autonómico parece que prefieren mirar para otro lado, como si el problema no fuera con ellos y quisieran reservarse el papel de árbitros. Esta postura por parte de las **administraciones públicas** va en consonancia con la falta de apoyo que han prestado y prestan al sector del automóvil, y en el caso concreto de Seat, porque el cierre de su factoría podía formar parte del contrato de compra firmado entre la multinacional alemana y el Instituto Nacional de Industria hace siete años.

Si esto es así, tenemos el derecho y el deber de preguntarnos: ¿cómo es posible que esta reestructuración, tan dañina para la imagen de la marca, haya llegado a este punto? Si desde un principio estaba previsto desmantelar Zona Franca y concentrar toda la producción en la **factoría de Martorell** -considerada hoy por hoy la más moderna de Europa- deberían haberse buscado soluciones menos traumáticas para todos. Tiempo han tenido.

Ángel Carbenilla

PUNTO DE VISTA



SE ACLARA EL PANORAMA

NO puede decirse que el panorama de la industria del motor esté mejorando, pero se van aclarando situaciones. La visita de **Juan Manuel Eguíagaray** a Japón ha dado sus frutos, y el ministro se ha traído el compromiso de Nissan de no cerrar ninguna de sus plantas españolas. Además, si el Gobierno cumple lo que Eguíagaray ha prometido, Nissan puede hacer nuevas inversiones. También los responsables de Suzuki aseguraron al ministro que los problemas de Santana Motor están en vías de solución, aunque el nuevo plan de viabilidad suponga la pérdida de empleo para **1.300 trabajadores**.

Por su parte, Volkswagen ha comunicado a los sindicatos sus planes: Zona Franca se cerrará y su producción pasará a las instalaciones de Martorell. El grupo alemán tiene previsto nacionalizar algo menos del 55 por ciento de sus componentes y fabricarlos en Zona Franca, un plan que no complace a los sindicatos, que amenazan con movilizaciones. También sobre Iveco-Pegaso se ciernen nubarrones y el nuevo acuerdo de la dirección con el comité intercentros representa la suspensión de empleo para **1.200** de los 4.000 empleados.

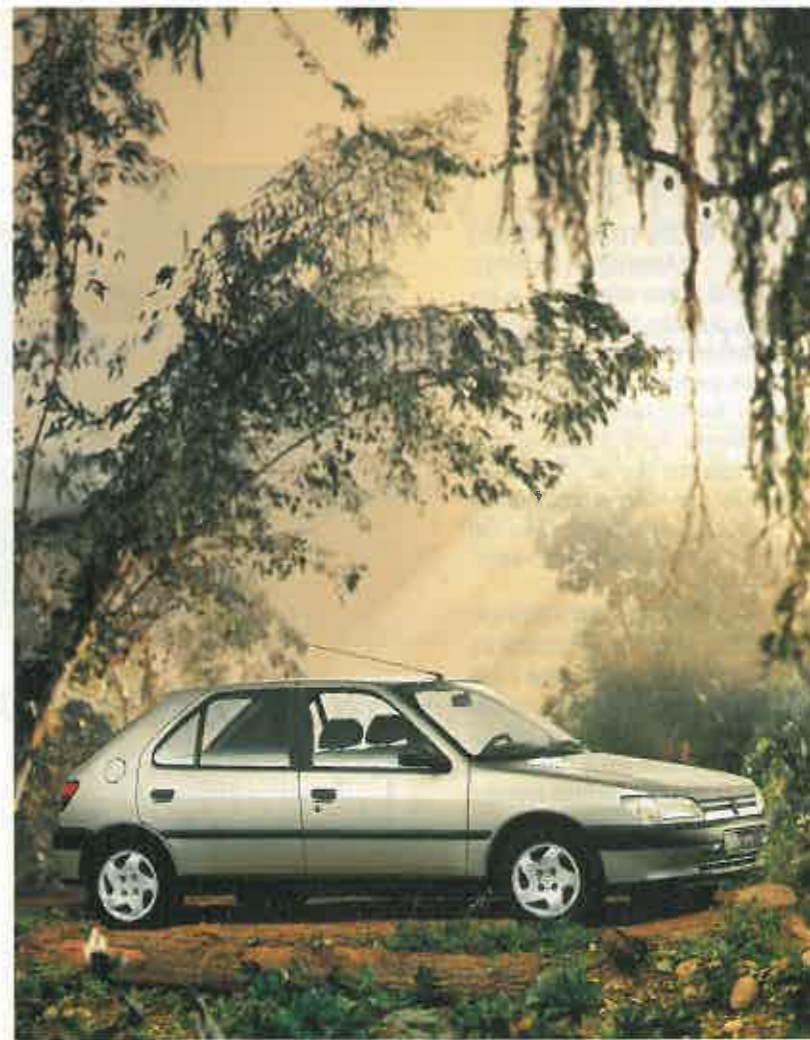
Mientras tanto, el ministro de Economía, Pedro Solbes, ha dejado muy clara la intención del Gobierno de no modificar a la baja el impuesto de matriculación, ya que cada punto de reducción de este impuesto suponen 8.000 millones de pesetas.

UNA CAMPAÑA DEVORADORA

EL lanzamiento de la nueva gama diesel del **Peugeot 306** ha llegado a todos los medios de comunicación, apoyado por una campaña de publicidad que ha impactado tanto al mundo de la comunicación como al público en general.

Bajo el concepto «**El Devorador de Kilómetros**», la agencia Euro RSCG ha sabido resumir y destacar toda la fuerza, agresividad y eficacia de la nueva gama, con una estrategia de comunicación muy diferente a las que el panorama publicitario del automóvil está acostumbrado a ofrecer a los potenciales compradores.

Por eso no es de extrañar la magnífica acogida de esta nueva gama Peugeot 306 Diesel, que en los 15 primeros días de su comercialización ha logrado ser el segundo coche más vendido de su segmento (**1.136 unidades**), en el que Peugeot es líder absoluto, acaparando un 21 por ciento del total.



S E M A N A F O R O S



El Ayuntamiento de Leganés, por facilitar el paso a los coches de minusválidos, niños y carros de la compra de las señoras, ha bajado los bordillos en los pasos de cebrera del barrio del Carrascal. La iniciativa, en principio excelente, se ha convertido en molesta para los vecinos. Al faltar en estos bordillos algún impedimento que impida el acceso de los coches a las aceras, éstas se han convertido en aparcamiento para la gran mayoría de los vehículos que, sobre todo en fin de semana, se acercan al cercano **Parque-sur** y saturan la zona.



La Universidad Politécnica y la Comunidad de Madrid vuelven a demostrar su preocupación por el mundo del motor. Tras la creación de un «Instituto para el Desarrollo en el Automóvil», acaban de firmar un acuerdo que supone la creación de una sociedad que gestionará unos laboratorios dedicados al desarrollo del automóvil. Para esta iniciativa, la **Comunidad de Madrid** aporta 400 millones de pesetas y la Universidad cede 25.000 metros cuadrados de terreno, en los que se montarán los laboratorios para estudiar la calidad de producción y la seguridad del automóvil.

♦ **LOS TODO TERRENO TAMBIÉN A LA BAJA**
La crisis sigue afectando a las ventas de todo terreno, aunque continúan siendo los vehículos menos perjudicados de todo el sector. En septiembre sufrieron un descenso del 9,11 por ciento con respecto al mismo mes del pasado año y en el acumulado presentan un retroceso del 10,93 por ciento.

♦ **GARRIGA CON FERRARI**
Juan Garriga, que no oculta su intención de pasarse a las cuatro ruedas, fue uno de los participantes en la última concentración del Ferrari Club de Cataluña. Veinte coches acudieron a la cita y el obispo motociclista suroccidental utilizó un F40 del que se mostró encantado. Para noviembre hay otra concentración prevista y los interesados pueden contactar con el fax: 93/371 82 28. (Foto: G. Buc).



♦ **PERDIDA PROGRESIVA**
Progresivamente Chrysler ha perdido su participación en Mikubichi, empresa en la que a finales de los 80 ostentaba el 28 por ciento del accionariado. En la actualidad, a Chrysler sólo le queda el 2,7 de participación en la compañía japonesa, aunque el gigante americano se ha capitalizado con estas ventas, que han supuesto el ingreso de 164 millones de dólares (unos 20.000 millones de pesetas) en sus arcas.



CINCO AÑOS DESPUES

EL fabuloso Jaguar XJ 220 ha llegado a Madrid, donde ha sido presentado en las instalaciones que la firma Secorsa tiene en la calle Sor Ángela de la Cruz en tres jornadas de «puertas abiertas». Este impresionante Gran Turismo de la firma inglesa, controlada por la multinacional Ford, posee un motor de seis cilindros en V alimentado por un doble turbocompresor, que desarrolla la increíble cifra de 542 caballos de potencia. Su velocidad máxima es de 350 km/h. Los orígenes del Jaguar XJ 220 datan de octubre de 1988, cuando se presentó como coche concepto en el Salón del Automóvil de Birmingham. Tras numerosas pruebas efectuadas

con los sucesivos prototipos construidos, se presentó en su configuración definitiva en el **Salón de Tokio** en noviembre de 1991. Con la homologación de la CEE adquirida, ya se han entregado más de cien unidades a los clientes.



BIMOTA CONTRA LA CRISIS

A pesar de las dificultades por las que atraviesa el sector, la fábrica italiana **Bimota** mantiene un elevado ritmo de creatividad. En el Salón de París, donde destacaba la nueva YB8 con diversas modificaciones en las suspensiones y la aerodinámica, presentaron la DB2sr, una versión más deportiva de la clásica Bimota con mecánica Ducati, y dieron a conocer la futura YB9, que incorpora el nuevo motor **Yamaha FZR 600**. Ahora, la noticia más destacada referente a los productos de la fábrica de Rimini es la próxima apari-

ción de dos modelos animados por mecánicas **Suzuki**, que continúan una colaboración que se detuvo en la SB5. Así, la futura SB6 incorpora el poderoso motor de la GSX-R 1.100 y la SB7 equipa el nuevo motor de la GSX-R 750 con inyección electrónica.



REGULAR PARA PROTEGER

PARA finales de año, o principio de 1994, entrará en funcionamiento un nuevo proyecto de ley que regulará la utilización de los todo terreno en Cataluña. Elaborado por la **Dirección General del Medio Ambiente Natural**, el borrador de este proyecto de ley contiene 50 artículos, con los que se pretende reglamentar la circulación libre de los vehículos privados por los caminos y montes catalanes, a la vez que se regula la realización de concentraciones y competiciones tanto de motos co-



mo de coches todo terreno. Esta iniciativa, que completa y amplía el decreto que, desde febrero de 1989, está en vigor en la Generalitat, es una respuesta al aumento de la circulación en zonas de montaña. Entre las medidas que contiene el proyecto de ley, que tendrá que aprobar el **Parlamento Catalán**, destaca la prohibición de circular campo a través en zonas agrícolas -ampliando la prohibición existente que sólo afectaba a las áreas de montaña- y por caminos de menos de dos y tres metros de ancho, según se trate de zonas forestales o espacios protegidos. Habrá limitación de velocidad, dependiendo de la anchura de los caminos, y se podrán cobrar peajes en los caminos privados, según lo previsto por el **derecho civil catalán** que regula esta posibilidad.

DE BUENA FUENTE

Se barajan muchos nombres para presidir SEAT.-

Tanto en los medios de comunicación como en los mentideros económicos, se especula con el **sucesor de Díaz Alvarez**.- La mayoría de los nombres que se barajan son meras especulaciones y no deja de ser pintoresca la cita de personajes como Adolfo Suárez, Oscar Ozaeta o Luis Carlos Croissier. Las opciones de Llorens pierden peso y lo único que se sabe es que se pretende que el presidente se nombre antes de fin de año.

Tráfico prepara la nueva campaña publicitaria.-

Saldrá a concurso en las próximas semanas por **2.000 millones de pesetas**.- La Dirección General de Tráfico va a sacar a concurso su nueva campaña publicitaria para 1994. No se sabe si se mantendrá la línea dura o se optará por una intermedia, ya que la Dirección General está dispuesta a oír el consejo de los profesionales de la publicidad. De los 2.000 millones que costará la nueva campaña, 50 se destinarán a creatividad y producción y los restantes se dedicarán al plan de medios.

Los radares móviles aún no están homologados.-

El **Instituto Nacional de Metrología** tiene que homologar los radares para que sean operativos.- La exactitud de las medidas que hasta la fecha se están obteniendo con estos radares (aún están en fase de pruebas) no permite su homologación, por lo que muy difícilmente se cumplirán las previsiones de hacerlos legales antes de fin de año. La dificultad de su homologación estriba en la inexactitud de las mediciones cuando el vehículo no está en trayectoria recta.

El sustituto del Renault 21 llama a la puerta.-

Parte de su producción se realizará en la **factoría de Palencia**.- A finales de noviembre, Renault presentará oficialmente al sustituto del R-21, que se llamará Morane. Parte de la producción de este coche se realizará en la factoría de Villamuriel del Cerrato, Palencia, que ha recibido una inversión de 2.000 millones de pesetas para adaptar sus instalaciones a la producción del nuevo modelo, especialmente en la remodelación del túnel de pintura. La comercialización del Morane no tendrá lugar hasta finales del primer trimestre de 1994, lo que quiere decir que el R-21 se mantendrá hasta entonces en el mercado.

♦ **EN MINI HASTA ANDORRA**
Organizada por la Asociación Andorrana de Ciclos Deportivos y el Club Mini Cooper, tendrá lugar del 13 al 14 de noviembre el III Encuentro de Minis de Andorra. Los interesados pueden llamar al teléfono y fax: 9735/61 7 97.

♦ **LA HORA DE LOS VETERANOS**
Una vez más, los días 6 y 7 de noviembre, tendrá lugar en el Palacio de Congresos de Perpignan el Auto Moto Retro, un punto de cita obligado para muchos aficionados españoles por la creciente importancia de esta muestra francesa. En la presente edición uno de los míticos deportivos Peugeot será la estrella.



♦ **COMPRADORES UNIDOS**
Unicon es una empresa que ha nacido para buscar la mejor oferta a los interesados en comprar un vehículo. La idea sencilla es reunir el mayor número de compradores y negociar con los concesionarios para lograr un buen descuento. Si la operación se realiza y el cliente compra el coche, Unicon, como comisión, cobra el 2% por ciento del descuento conseguido. Los interesados pueden llamar al teléfono de Madrid 402 36 61, ext. 1512.

PELAYO, MAS SEGUROS

SÓLO ha pasado un año desde que **Pelayo**, que desarrolla casi el cien por cien de su actividad en el ramo de automóviles, anunciaba unas pérdidas de 142 millones de pesetas, acumulados en los nueve primeros meses de 92. Por entonces, algunos le vaticinaban un futuro similar al de la desaparecida Apolo, pero hoy la mítica ha logrado superar el bache y declara unos beneficios de **188 millones de pesetas** en los nueve primeros meses del año. El secreto, un nuevo sistema para acelerar el pago a los talleres. Todos los establecimientos conectados con video-



text pueden consultar las tasaciones de los vehículos que reparan, emitir su propia factura y cobrar dos días después de haber finalizado la reparación, lo que simplifica las tareas administrativas.

Por otra parte, el **Instituto de Estudios Superiores del Seguro**, (INESE), publicará una auditoría sobre el mercado del automóvil, en la que declara que las pérdidas acumuladas en los últimos diez años del total de compañías del ramo son de **273.187 millones de pesetas**. El ejercicio pasado el sector declaró un déficit técnico de 80.000 millones de pesetas.

EL ULTIMO FORD DE FERVE

JOAN Ferret, conocido empresario de El Vendrell y fabricante de los productos de electricidad del automóvil Fer-ve, ha construido una réplica del primer vehículo que realizó Henry Ford. En el 80 aniversario de la Ford Motor Company he querido homenajear a su fundador, **Henry Ford**, porque pienso que es una de las personalidades más importantes de la historia de la automoción, explica Ferret. Se trata de una réplica reducida -156 centímetros de largo, 102 de ancho, 100 de alto y ruedas de 56 centímetros de



diámetro- del primer cuatrociclo fabricado en 1896. El motor es un **Honda** monocilíndrico cuatro tiempos de 160 centímetros cúbicos, y la velocidad que alcanza este pequeño ingenio es de 27 kilómetros por hora.

LECTURA ESPECIALIZADA

PARA que los aficionados al mundo del motor puedan encontrar todo tipo de bibliografía, tanto técnica como de evasión, ha nacido **Libro Motor**, una librería especializada que se encuentra en la madrileña calle Federico Carlos Sainz de Robles. Entre los numerosos títulos que se pueden adquirir, hay que destacar el volumen dedicado a la **historia de Ferrari**, del que existen ediciones hasta en árabe y que ha sido recientemente traducido al castellano, convirtiéndose en el único libro editado en caste-

llano sobre esta mítica marca. Así mismo, Libro Motor dispone de la tercera edición, prologada por Carlos Mas, sobre la **Operación Impala**, que relata la aventura de Manuel Maristany en su recorrido de 20.000 kilómetros en moto a través del continente africano.



Clio Williams 150c.v.



CUERPO DE CLIO. ALMA DE WILLIAMS.

Lo sentirás al sentarte al volante. Al ponerlo en marcha. Vibrarás con la tecnología Williams F1 desde el primer momento. Puede que sea la sensación de seguridad que brinda en las curvas, su sistema de amortiguación independiente o los frenos de acción directa. O puede que sean sus llantas de competición, o sus asientos anatómicos.

O quizá, como dicen los expertos, la equilibradísima progresión de este 16 válvulas de 150 caballos. Sea lo que sea, sentirás un cuerpo con alma. Y todo esto, ¿quién te lo puede dar? Solo Clio, ¿quién si no? Renault Clio Williams, serie numerada. 500 unidades. Siéntelo en cuerpo y alma.



AGRESIÓN CULTURAL

LES envío esta fotografía como muestra del caso que se hace en este país a los rótulos indicativos.

Se trata de una iglesia románica del siglo XII, situada en el valle del Boi, Alta Ribagorza, Lérida, donde se haya el románico mejor conservado de Cataluña. El mensaje del cartel es claro: «Prohibido aparcar delante del monumento». Como se ve, el coche rompe el paisaje visual y fotográfico.

Enrique Soría
Xirivella
Valencia

NEUMÁTICOS PARA ESQUIAR

SOY propietario de un Opel Corsa 1.3 SR de enero de 1984 y el motivo de esta carta viene dado por el especial sobre gasolinas sin plomo publicado en el número 517 de este semanario.

Ignoro si mi vehículo puede utilizar este tipo de combustible, así como la relación de compresión del motor y la capacidad de depósito de gasolina.

Así mismo, le he cambiado los amortiguadores y muelles de origen por unos más duros, ya que los de serie estaban en las últimas. Además, el coche calza unos neumáticos 165/65 R14, que son los de origen, y dada mi intención de ir a esquiar me gustaría que me recomendáseis unas gomas que no tengan un precio exagerado. Otra consulta, ¿existe la posibilidad de montar diferente tipo de neumático delante que detrás?

Jordi Alasá i Roure
Mataró
Barcelona

R.- Su vehículo tiene una compresión de 9,2 a 1 y un depósito de combustible con capacidad para 42



litros. Puede utilizar sin problemas la gasolina Super Plus de 98 octanos; sin embargo, para utilizar la de 95 octanos, la sin plomo «normal», tendría que llevar el coche al taller a que le ajustasen el encendido. Unos buenos neumáticos mixtos para seco, lluvia y nieve pueden ser los Michelin XM+S 100, con índice Q, hasta 160 kilómetros por hora. El precio aproximado de cada neumático está cercano a las 15.000 pesetas y en ningún caso conviene montar diferentes neumáticos delante y detrás.

Y LLEGÓ LA PRIMITIVA

SOY un asiduo lector de su revista desde hace varios años. Hasta hace apenas dos meses mi interés se centraba en automóviles de los llamados del segmento medio, pero tuve la fortuna de resultar agraciado con un suculento premio en la «Primitiva» que, entre otras cosas, me permitirá mejorar mi automóvil. Tenía muy claro adquirir un BMW M5, pero un mecánico amigo me indicó sobre la dificultad de conducción de este vehículo y me orientó hacia otros de tracción total, argumentando mayor seguridad y facilidad de manejo para un conductor normal, aconsejándome el Audi 100 S4 o un Mercedes 300 E 4Matic.

Ya he estado en tres concesionarios de las diferentes marcas y todos barren descaradamente hacia su casa, como es normal, y yo sigo con la duda. Me gustaría saber su imparcial opinión al respecto.

R. García
Madrid

R.- Ante todo, muchas felicitades por su «Primitiva», sobre todo porque es una señal de que la cosa, a veces, funciona. La verdad es que pasar de un modesto vehículo del segmento medio a un tracción trasera de 340 caballos, conlleva algunas pequeñas pegadas de adaptación. Un tracción total potente tampoco es «moco de pavo» puesto

que requiere una conducción especial que no se aprende en dos días. Como imaginamos que tendrá tiempo y dinero, y sabemos que le gustan los coches potentes, nuestro consejo es que realice uno de los cursillos (o varios) de conducción que se imparten en el circuito del Jarama y, una vez que lo haya hecho, decídase, si le gusta y sin miedo, por el BMW M-5. Si no necesita mucho espacio, el Honda NSX, le encantará.



POBRE CATALIZADOR

SOY propietario de un Ford Escort 1.8 16V de 105 caballos de potencia y catalizador, del año 92.

Un amigo posee un Alfa Romeo 1.7 16V y, comparando ambos coches, me he dado cuenta de que el mío, con mayor cilindrada que el suyo, da menos caballos y menos velocidad punta. Mi pregunta es, ¿la razón de que dé menos potencia y menor velocidad punta es debido a la utilización por parte de mi coche de gasolina sin plomo? ¿Merecería la pena utilizar gasolina sin plomo de 98 octanos en cuanto a consumo, prestaciones, etc.?

Juan Carlos Cano
Mota del Cuervo
Cuenca

R.- El pobre catalizador sale malparado siempre y no es para tanto. El Alfa Romeo también lo lleva y existe un Escort 1.8 16V con el mismo motor que el suyo, sólo que con una gestión del motor diferente, que da 130 caballos. Los fabricantes dan así una oportunidad a los que quieren correr y gastar menos con un motor menos potente. Con la gasolina de 98 octanos usted apenas notará la diferencia (sólo en el bolsillo). No merece la pena utilizarla en su vehículo.

Un duro con buenos modales.



Y CON LA SEGURIDAD DE FORD.

Llega dispuesto a marcar la diferencia. A situarse una generación por delante de la suya. A cambiar el concepto del 4x4.

El nuevo Ford Maverick es vanguardia en todo. En su moderno y polivalente diseño en cinco puertas. En su comportamiento de pura sangre en tierra, por su tracción a las cuatro ruedas. En su maniobrabilidad y seguridad, por su dirección asistida de serie y sus barras de protección laterales. En el confort que destaca en su cuidadísimo interior, con

NUEVO FORD MAVERICK



tercera fila de asientos, y en su completo equipamiento. En la potencia de sus dos motores: Turbodiesel de 100 CV o gasolina de 124 CV. En su capacidad para reunir en un solo vehículo todas las soluciones a tus necesidades.

Si quieres conocer los buenos modales de un duro, ven. El nuevo Ford Maverick sabe comportarse.

En todo, porque pocos pueden ofrecer una Red tan completa de Concesionarios y Servicios en España como Ford.



Todo lo que hacemos nos conduce a ti.

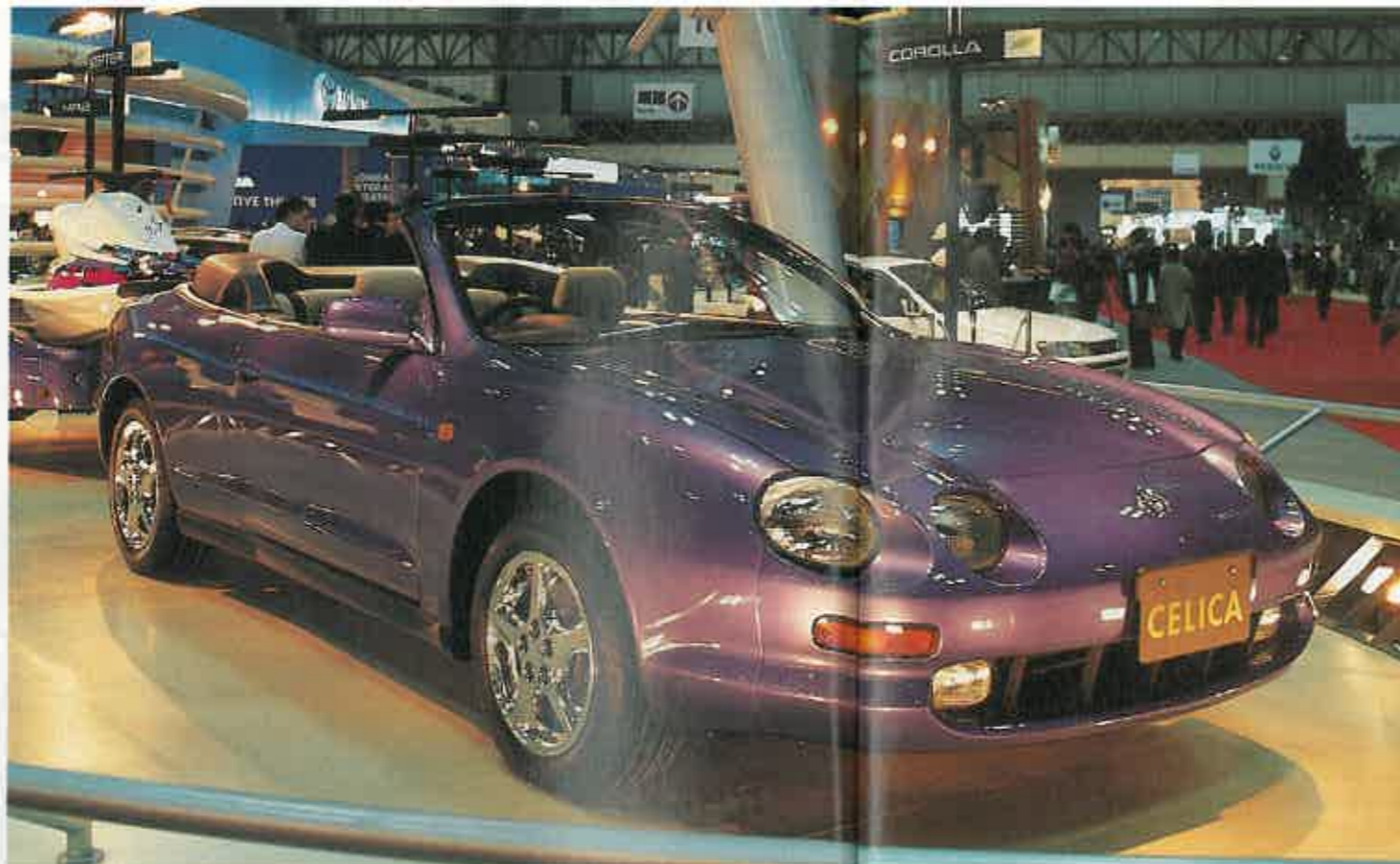
Ni la crisis, la caída de mercados, o las reconversiones industriales y demás nubarrones que planean sobre la industria, parecen influir en los constructores japoneses. Por su parte la presencia europea ha brillado gracias a la presentación del revolucionario motor W12 de Audi, auténtica atracción del certamen.

Desde Tokio
Daniel Monteverde

El Sal6n de Tokio ha sido una isla de optimismo en el atribulado mar de la industria automovilística internacional. La tendencia a la racionalizaci6n de los productos se ha notado y los grandes coches han dejado paso a soluciones para el momento difcil que se vive. La palabra clave que ha marcado el Sal6n ha sido «ecoluci6n», resultado de unir ecología y evoluci6n.

Trece países est6n representados en el Sal6n y los dos millones de visitantes que se espera paguen las 1.450 pesetas que cuesta la entrada van a poder contemplar todas las novedades locales y mundiales.

Entre los fabricantes locales es destacable la presencia del Toyota Celica. Este modelo se habfa presentado hace unas semanas en Estados Unidos, mercado clave para el Celica, pero los responsables de la marca se guardaban un as para su Sal6n; la versi6n descapotable. La importancia que se ha dado en este evento a los coches para el ocio se aprecia en los prototipos de Isuzu: el VehiCross y el XU-1. El primero de ellos es anticipo de c6mo tendr6n que ser los coches de todo terreno en los pr6ximos ańos. Se trata de un coche muy ligero, realizado completamente con fibra de carbono y aluminio. Tiene un motor de



MITSUBISHI 3.000 GT descapotable, especialmente pensada para el mercado americano. El Toyota Celica Cabrio (izquierda arriba) y el Daihatsu Personal Coupe (izquierda abajo) dieron color al Sal6n.

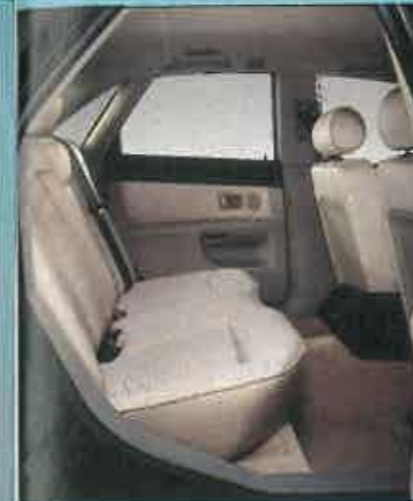


PROYECTOS ISUZU El VehiCross (arriba) y el XU-1 (izquierda) son muestras del hacer de esta marca en el campo de los vehiculos recreacionales.

JAPON SIEMPRE ES JAPON

AUDI ASF W12: LA ESTRELLA DEL SALON

ALUMINIO PARA AUDI
Con la presentación del motor W12 se va consolidando lo que será el próximo coche alto de gama de la marca alemana. Su presentación oficial está prevista para principios del año 1994.



SE puede decir que Audi conquistó una victoria a domicilio con la presentación oficial del motor de 12 cilindros en el Salón de Tokio. La peculiaridad de este motor reside en la

disposición de sus cilindros. El bloque está configurado por dos bancadas de cuatro cilindros en V a 120 grados con una tercera dispuesta en el

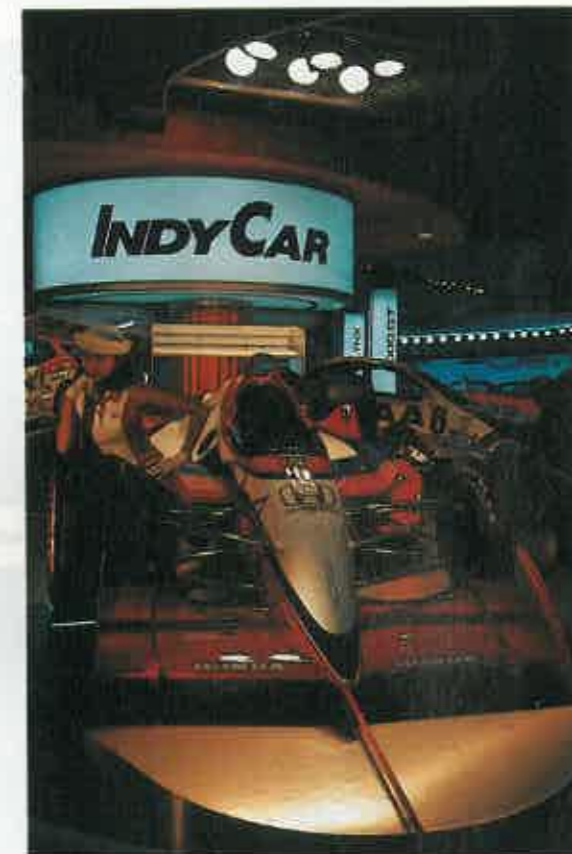
centro. Esto da lugar a un bloque extremadamente compacto que confiere al diseñador unas enormes posibilidades a la hora de realizar grandes berlinas con aspectos

muy aquilatados, como es el caso del Audi ASF. La cilindrada de este motor es de 4,8 litros y la potencia anunciada es de 354 caballos a 6.300 r.p.m. Las culatas tienen cinco válvulas por cilindro, dos de admisión y tres de escape, lo cual supone un total de 60 válvulas. Entre los puntos destacables de este motor está su excelente cifra de par. Sus 49 mkg de par máximo se obtienen al modesto régimen de 3.500 vueltas. El 90 por ciento de esta cifra se obtiene

entre 2.700 y 5.100 revoluciones. Todo esto se consigue con una sofisticada gestión electrónica. En este apartado se incluye una inyección secuencial y detectores de picado en cada uno de los 12 cilindros. El sistema de escape dispone de dos catalizadores. Para eliminar las emisiones que se producen al funcionar en frío se han incluido inyectores de aire en el sistema de escape, para quemar los hidrocarburos y el monóxido de carbono. Los elementos fundamentales del motor están contruidos en aluminio y el peso total es de 250 kilos, lo cual supone un importante ahorro.

Con la incorporación de este motor a su gama, Audi cuenta con bloques de cuatro y cinco cilindros en línea, de seis cilindros en V, de ocho cilindros en V y el nuevo W12, que se sitúa en lo más alto de su variada gama.

gasolina de 1,6 litros sobrealimentado y tracción permanente a las cuatro ruedas. Este motor reduce considerablemente el nivel de emisiones tóxicas, gracias al avanzado sistema de inyección directa que elimina los óxidos de nitrógeno y también reduce los hidrocarburos de los gases de escape. Por su parte el XU-1 es un prototipo que va dirigido a una utilización mixta campo-ciudad. Su claro carácter familiar se combina con unas excelentes posibilidades dinámicas. Dispone de un motor de seis cilindros en V de



3,2 litros con tracción permanente a las cuatro ruedas.

Como suele ser normal esta reunión ha sido aprovechada por los representantes mundiales para hacer oír sus voces. Robert Lutz, vicepresidente de Chrysler, anunció el desembarco de la marca en el mercado nipón con cuatro modelos con volante a la derecha. El primero será el Jeep Cherokee y dentro de un año el Neon, apodado *nipon killer*. Por su parte, la cabeza visible del Grupo Volkswagen, Ferdinand Piëch aprovechó la ocasión para insistir en las acusaciones a la

HONDA A LA INDY
La presencia de la marca en el campeonato americano queda patente con la presencia de un monoplaza en el Salón.



El W12 de Audi supone una revolución.

Las tres culatas tienen 60 válvulas.



MAGNIFICA PRESENCIA
La de esta Honda Magna V 25, algo que los amantes de las Custom saben apreciar de forma especial. Está emparentada con la Honda VFC 750 recientemente importada a España.

das. En Tokio ha quedado clara la transición entre las motos recuperadas del pasado más tradicional y la nueva generación tecnológica del año 2000.

Honda hacía honor a su enorme potencial y se convertía en el mayor protagonista de la muestra nipona.



SUZUKI GSX 400 IMPULSE Una clásica con mecánica moderna.



KAWASAKI EX-4 Versión pequeña de la GPZ 500 S.



VISTOSAS Y POTENTES
 La Kawasaki Eliminator 250 incorpora cuatro válvulas por cilindro. La Yamaha XJR 1200 (derecha) es una potente supermaked.



administración nipona que pone trabas a la importación de coches europeos, así como la falta de libertad del usuario para optar por un coche de fuera de las fronteras japonesas. Por su parte el presidente de Honda, el señor Kawamoto, anunció que los modelos que ahora se ven en el Salón responden a una realidad ya pasada y

LAS MOTOS DEL SALON

La verdadera reacción de la industria nipona a la crisis se verá en la próxima edición. Los salones se han convertido en un escaparate donde se constatan claramente las tendencias y las mo-

La responsabilidad recayó sobre la ES 21, uno de esos raros y espectaculares estudios de anticipación que superan toda la capacidad adivinatoria de los periodistas especializados. Se trata de una moto con suspensión delantera direccional, extraño manillar sin manetas, llantas lenticulares y un diseño del siglo venidero.

El movimiento retro gana terreno.



LO QUE NOS ESPERA
 En el siglo que viene se montarán maravillas como el prototipo de Honda ES 21 (arriba) de conceptos aún desconocidos en la serie actual. Mientras tanto, con la Kawasaki ZX 9 R se puede disfrutar a lo grande del turismo deportivo. Se trata de lo último de la marca en este campo.

Por otro lado, las hiperactivas marcas japonesas recapitan sobre sus líneas comerciales y recuperan lo mejor de sus pasadas producciones para racionalizar sus nuevos modelos. La moda *naked*, que ha desnudado las motos como cuando el carenado era tan sólo un caro y raro accesorio, vuelve a poner de actualidad motores al descubierto, los cromados y recupera la estética más pura del motociclismo, aunque a costa del aspecto práctico para quien utilice la moto a diario.

Yamaha apostaba fuerte



Lo último en scooter: el gas natural.



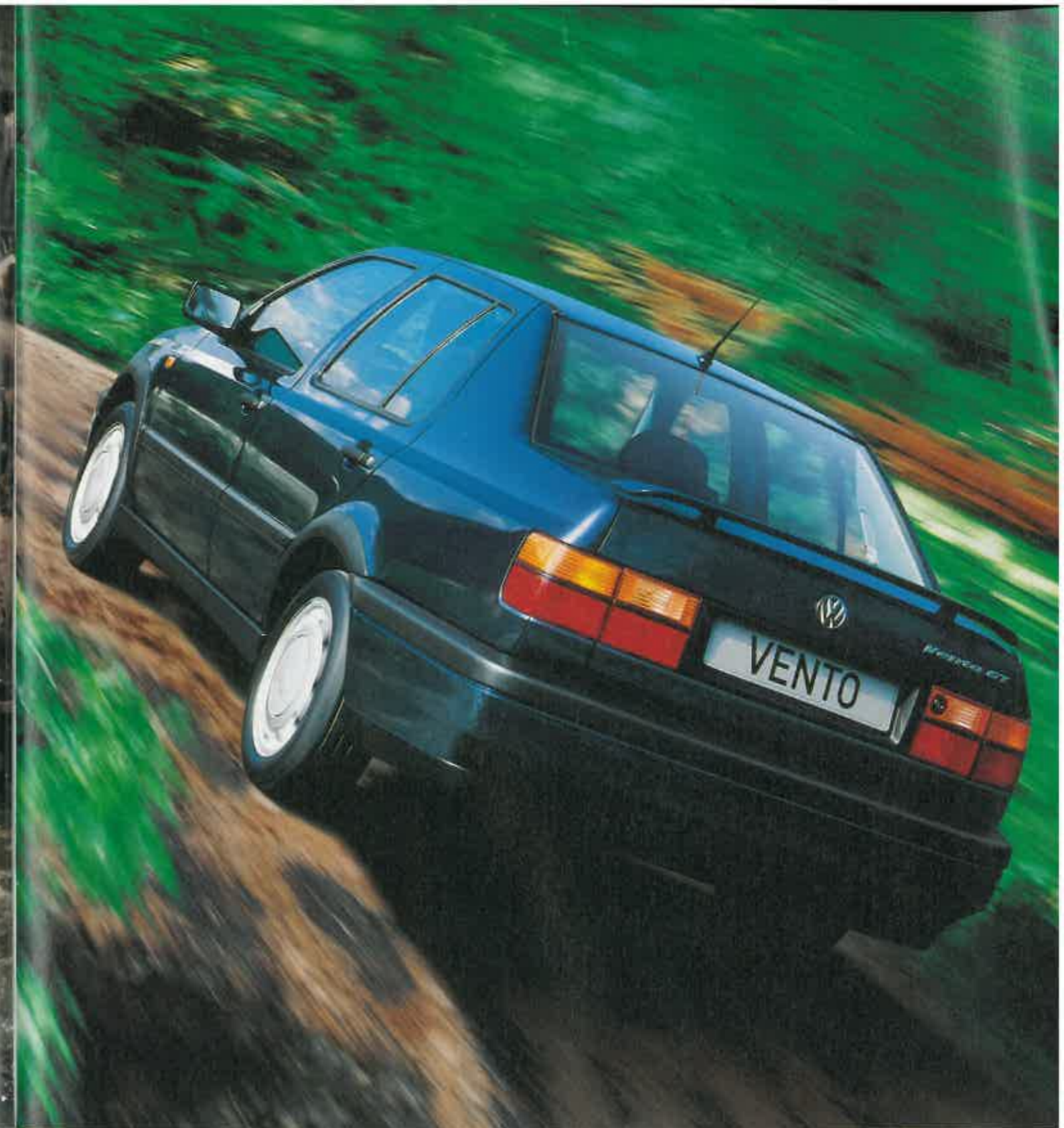
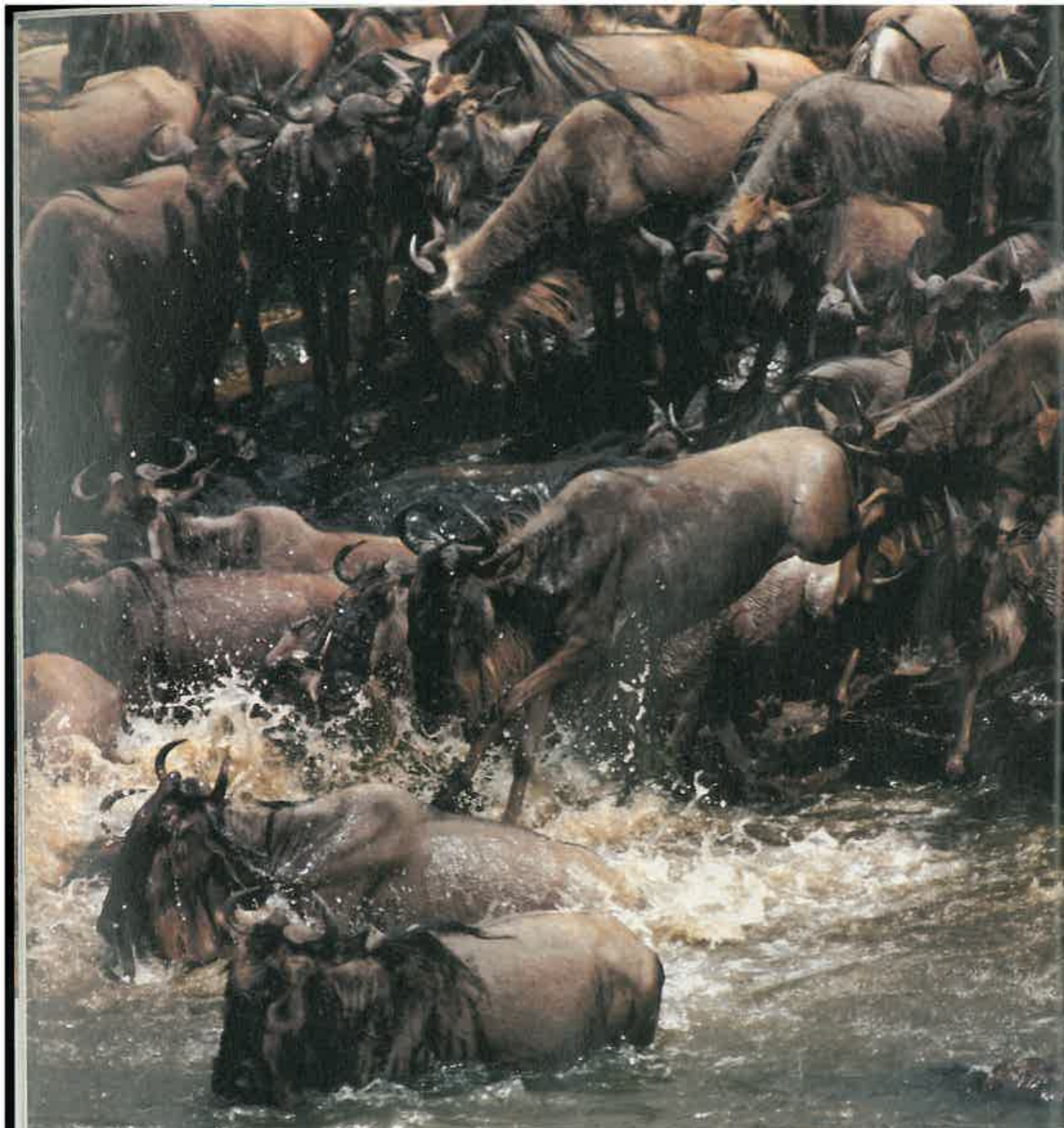
por esta última corriente con su gama XJR, culminada por la 1.200 equipada con el indestructible motor FJ mejorado. Otra versión de 400 centímetros cúbicos cubrirá las exigencias de este estilo de moto en la cilindrada media.

En el recinto de Kawasaki, la novedad radicaba en la ZRX, basada en la Zephyr 550 pero de comportamiento más deportivo aunque sin abandonar el estilo retro. Y en otro segmento, recuperado de la tradición histórica sobre dos ruedas, la Eliminator es ahora una vistosa custom espectacularmente decorada y con un nuevo motor bicilíndrico de 250 centímetros cúbicos. También destacaba la EX-4, versión pequeña de la popular GPZ 500 S.

Para Suzuki la vuelta a los orígenes es aún más radical y vuelve a producir la GSX 1100 Katana que, aunque idéntica de aspecto, es una moto completamente nueva. Y también en la saga GSX, la Impulse supone una 400 sencilla y muy racional pero con tecnología punta.

Además, en el segmento urbano, cobraron especial importancia por su proliferación, los pequeños scooters movidos por electricidad como el Yamaha MEST o, la última técnica, por gas natural, como el Suzuki Address NGV.

VUELVE LA GUERRERA
 Muchos añoraban la Suzuki Katana. Sus sueños se vuelven a materializar en esta 1100 con tecnología de vanguardia.



Hemos hecho uno de los coches más seguros,

Ese conductor que no guarda las distancias de seguridad. El que siempre ocupa toda la calzada. El que traza las curvas por la derecha. Hay suficientes motivos para tomarse muy en serio el tema de la seguridad.

En Volkswagen, hemos diseñado un coche que cumple con las más estrictas normativas europeas y americanas en materia de seguridad.

Con una estructura reforzada. Con materiales que absorben la energía de impacto y la conducen a

la parte posterior. Con elementos de la carrocería que se deforman calculadamente.

Un coche que puede equipar frenos ABS, para no perder el control del vehículo en una frenada brusca. Con el diferencial antibloqueante EDS

porque sabemos que nunca se circula solo.

que evita que alguna rueda gire en vacío al perder la adherencia y asegura una dirección correcta.

Hemos previsto Airbag para conductor y Airbag para acompañante como equipamiento opcional pero muy recomendable.

El Vento. Todo lo que la más avanzada tecnología automovilística es capaz de hacer en prestaciones, confort y equipamiento. Y sobre todo, en seguridad. Aunque la seguridad, también depende de que usted conduzca con precaución.

Gama Vento desde 1.695.000 pts.
Precio final recomendado (IVA, transporte, impuesto de matriculación y promoción incluidos).

 **Vento**

El sector toca fondo

SOLUCIONES PARA UNA CRISIS



YVES JOUCHOUX

Director General de Citroën Hispania



«La crisis que vive actualmente el sector del automóvil es, en gran medida, consecuencia directa de una situación de recesión económica, por lo que, para salir de ella, es necesario tomar medidas de corrección estructurales, como reducir el déficit público, incentivar inversiones, etc. Si se toman las medidas adecuadas se puede restablecer la confianza económica rápidamente y, si además se baja la fiscalidad sobre el automóvil, que es la más elevada de Europa, el mercado español podrá aprovechar plenamente su extraordinario potencial de crecimiento».

ENRIQUE FERNANDEZ LAGUILHOAT

Secretario General de ANFAC

«Pedimos a la Administración las medidas necesarias para que nuestro sector no se encuentre en inferioridad de condiciones (en los marcos legal, financiero y de relaciones laborales) que las que se dan en los otros países europeos con los que competimos».

«Este sector exporta más del 75 por ciento de su producción a otros países comunitarios, pero ni la fiscalidad sobre la compra, ni las infraestructuras, ni la rigidez laboral son equitativas; por lo que cada día tenemos menos posibilidades de competir. Que nadie piense que pedimos un trato de favor, sino las mismas condiciones, el mismo marco en el que se desenvuelve este sector en Europa».



VENTA DE COCHES, TASA DE VARIACION INTERANUAL



PEDRO Nuevo, experto en temas de automoción y profesor del IESE, decía hace muy pocos días: «De los pocos sectores en los que Europa es aún una potencia (automoción, química y farmacia), España sólo participa apreciablemente en el primero. Quizá sea esta la última baza que nos queda para defender la industria».

En efecto, sólo queda el automóvil. España ha perdido, en los últimos años, su presencia en sectores económicos tan tradicionales como la alimentación o la distribución, hoy en manos de multinacionales. Si se pierde esta batalla, ¿qué tejido industrial va a quedar a las nuevas generaciones? Con cerca de 2.000.000 de españoles trabajando en el sector, directa o indirectamente, esto supone el 16 por ciento de familias del país. España se está jugando su futuro.

Como ejemplo, algunas cifras, referidas al año 92. Las cinco empresas fabricantes de automóviles en España (a las que habría que añadir

a los fabricantes de todo terreno, furgonetas, camiones, autobuses y tractores) facturaron 2,45 billones de pesetas y exportaron por un valor de 1,23 billones. Sus inversiones sumaron 271.500 millones de pesetas. La producción total de turismos alcanzó 1.973.000 de unidades: el quinto país del mundo y el tercero de Europa.

Todos se preguntan las razones por las cuales este sector, que en 1991 obtuvo unos beneficios de 52.000 millones de pesetas y aparecía en un extraordinario momento de esplendor, en poco tiempo ha pasado a una situación tan delicada que hace tambalear los cimientos de la economía española.

La crisis obedece a un entramado de circunstancias, de muy difícil control, entre las que no es ajena la psicosis de la crisis. Al igual que en un enfermo depresivo su propia depresión es síntoma y causa, la psicosis de crisis es más perjudicial que la crisis en sí misma.

Un automóvil es un bien cuya sus-

titución no es imprescindible. Por norma general, se cambia de coche al cabo de cuatro o cinco años, pero cualquier familia o empresa puede prolongar la vida de un coche durante uno o dos años más, sin merma del servicio que presta.

En estos momentos, en España, hay una innegable recesión en la demanda, pero cualquier banquero confirma que nunca han dispuesto de tanto dinero ahorrado o depositado. Los españoles han decidido no gastar (o gastar menos), en previsión de lo que puede ocurrir en un futuro próximo. Los medios informativos, con su insistencia en ofrecer un panorama sombrío, no ayudan a romper el círculo vicioso crisis-miedo-crisis. Tampoco la Administración ha hecho el menor esfuerzo por aliviar la presión psicológica, manteniendo dos teorías: «Desde el miedo todo es más fácil» y «Si no se hace nada, nada podrá estar peor»; dos teorías defendidas por Carlos Solchaga y Claudio Aranzadi que



NI LOPEZ NI PIECH PUEDEN APORTAR GRANDES SOLUCIONES PARA LA EMPRESA ESPAÑOLA SEAT.

ahora, afortunadamente, parecen puestas en solfa por el binomio que forman los ministros Pedro Solbes y Juan Antonio Eguíagaray.

Hace ahora justamente un año que las ventas de automóviles comenzaron su recesión. En total, en lo que va de año, se han dejado de vender 180.000 automóviles y, si nadie lo remedia, acabará el año con una cifra total de ventas en torno a las 725.000 unidades, casi un cuarto de millón menos que el año anterior. Las arcas de Hacienda dejarán de percibir 125.000 millones de pesetas por la pérdida de estas

ventas. Obviamente, no todas las empresas radicadas en España están padeciendo la crisis de igual manera. Unas lo pasan mal y otras peor. Eso es lo que se deduce de un breve repaso a cada una de las cinco instaladas en España, dedicadas específicamente a la construcción de automóviles, que son las que mueven las grandes cifras.

GENERAL MOTORS. Es sin duda la empresa más adaptada a los malos tiempos y la que menos está sufriendo. De hecho, es la única que no conoce regulaciones de empleo y en su fábrica de Zaragoza sigue fabricando Opel Corsa para todos los mercados mundiales. La modernidad de sus instalaciones, y especialmente el haber sabido trabajar con un férreo control de los gastos (López de Arriortúa aprendió el negocio en esta compañía y en esta planta), han sido sus mejores bazas. Además, la especialización de la fábrica en la construcción de un único modelo, con altos niveles de calidad, le está dando sus beneficios. Ha tenido que reducir ligeramente su capaci-

1992: UN AÑO DE GRANDES CIFRAS

	General Motors	Ford España	FASA Renault	Citroën Hispania	Peugeot	SEAT	TOTAL
Capital social	41.546	21.070	22.781	5.344	10.500	84.000	185.241
Facturación	410.951	422.405	525.569	269.368	191.731	632.907	2.452.931
Exportaciones	244.166	218.200	254.774	81.000	62.220	374.402	1.234.762
Inversiones	48.006	10.200	11.197	7.750	3.200	191.165	271.518
Plantilla	9.329	9.545	14.881	8.267	5.331	24.268	71.621
Producción (unid)	378.426	310.753	364.361	227.119	113.521	578.432	1.972.612
Benefic./factur.	5,16%	2,53%	1,72%	2,11%	-1,67%	-2,02%	1,25%
Produc./plantilla	40,56	32,56	24,48	27,29	21,29	23,84	27,54
Factur./export.	59,41%	51,66%	48,48%	30,07%	32,45%	59,16%	50,34%

dad de producción (de 1.790 coches diarios a 1.500), pero ha logrado crear nuevos mercados de exportación a China y México y esperan poder exportar también muy pronto a Brasil.

FORD. Es también una de las compañías que capean el temporal con cierta templanza. La fábrica de Valencia ha tenido que regular temporalmente empleo a causa de la caída de la demanda en los mercados exteriores. Afortunadamente el mercado británico, el principal punto de destino de los Fiesta y Escort españoles, es el único europeo en fase de recuperación.

RENAULT. Aunque cerrará el año en situación de equilibrio, FASA Renault no es de las que se amilanan ante la incertidumbre. La reciente alianza de la casa matriz con Volvo es un ejemplo más de estrategias para afrontar la crisis, y la filial española no renuncia a unas fuertes inversiones para fabricar muy pronto el modelo que sustituirá al R-21. Unas inversiones modestas (2.000 millones de pesetas), como corresponde a los tiempos que corren.

CITROËN. La fábrica de Vigo paró la producción durante 31 días al perderse un importante suministro de coches a Gran Bretaña. Pero la reciente modernización de la planta, acometida en 1990, permitió situar su capacidad de producción en niveles altos (1.300 unidades diarios) y con calidad. Una política muy austera y previsora, basada en la autofinanciación y una política comercial agresiva, le han dado

ALAIN BATTY

Consejero Delegado de Ford España S.A.



«Para salir de la crisis hemos preferido apostar por el producto. A lo largo de la historia de esta compañía hemos conocido varias situaciones delicadas. La última, en Estados Unidos no hace muchos años. Y hemos aprendido una cosa: podemos reducir cualquier inversión, pero nunca las que afecten a nuevos productos.

Lo fácil es iniciar una guerra de precios, pero es demasiado peligroso y nunca se obtiene, a medio y largo plazo, un resultado beneficioso.

En definitiva, las acciones que hemos emprendido para enfrentarnos a la crisis se apoyan en estos principios: prioridad absoluta del producto, respetar las reglas del mercado y de los precios y reestructurar la organización para hacerla cada día más efectiva, incrementando así mismo la formación del personal.

buenos resultados, hasta el punto de que en la actualidad es una de las firmas con mayores beneficios sobre facturación.

PEUGEOT. Es una de las empresas que más ha sufrido en el pasado y, cuando parecía que había salido del túnel, se le ha echado encima la crisis. Su apuesta por el diesel (que le sitúa en una posición de liderazgo en el país y en Europa) y el esfuerzo por mejorar la calidad le están dando buenos frutos. Con la aparición del 306 completa la modernización de su gama, que es en la actualidad una de las más completas de la competencia.

SEAT. Poco más queda por decir de la compañía española. Atraviesa una de las crisis más graves de su historia. Una crisis agravada por algunos errores comerciales (retraso en la presencia del Ibiza en Alemania) y logísticos (lentitud en la correcta puesta en marcha de la nueva planta de Martorell).

Las soluciones a su crisis particular pasan por retomar viejas decisiones, como el cierre de los centros de producción más obsoletos, y esto siempre supone graves trastornos laborales. La pérdida de imagen producida por los últimos acontecimientos no es un factor beneficioso en estos momentos, en los que tiene que afrontar los gastos de lanzamiento de un nuevo modelo, el Córdoba, sin duda con menos medios de los que sus responsables hubiesen deseado. ○

José María Cernuda

TODAS LAS MEDIDAS PASAN POR UN DIFÍCIL EQUILIBRIO

CLASE DE DECISION	MEDIDA	VENTAJAS	INCONVENIENTES
Estructural (Gobierno)	Reducir el déficit público.	Relanzamiento de la economía del país.	Reducir el dinero circulante. Menos capacidad de compra. Menos infraestructuras.
Estructural (Gobierno, con dependencia exterior)	Bajar los tipos de interés.	Mejorar las ventas a plazos (70 por ciento del total).	Perjuicio para inversores. Incremento de la inflación.
Estructural (Gobierno)	Reducir la presión fiscal en coches y combustibles.	Reducción de los precios de los coches. Mejora de las ventas. Más dinero circulante.	Aumenta el déficit público.
Empresarial (Pacto con fuerzas sindicales)	Reducción de la producción.	Reducción de costes laborales y de proveedores.	Efecto negativo en cadena sobre proveedores. Menos clientes potenciales. Más paro.
Empresarial	Incentivar ventas.	Reducción de stoks.	Menos beneficio por coche vendido. Peor balance.
Empresarial	Mejora del producto.	Incremento de la satisfacción de compra. Más clientes para el futuro.	Fuertes inversiones. Plazos de ejecución largos.
Empresarial (Coordinación multinacional)	Creación de nuevos mercados.	Incremento de ventas.	Gastos de creación de nuevas redes comerciales y distribución.

FOTOS
ESPÍA

QUATTORROUTE/BACKGROUND/PAPETTI



ROMPIENDO ESQUEMAS
El equipo de diseño de Alfa Romeo ha arriesgado mucho con el sustituto del 33. La peculiar trasera no se parece a la de ningún otro coche, algo verdaderamente difícil hoy en día.



UN POCO DE TODO
El Alfa Romeo 133 tiene un poco de todo. Algo de monovolumen, algo de coupé y algo de familiar. Sin embargo, se trata simplemente de una berlina mediana con una silueta diferente.

QUATTORROUTE/BACKGROUND/PAPETTI



QUATTORROUTE/BACKGROUND/PAPETTI

ALFA ROMEO 133

PEQUEÑA REVOLUCION

Después de diez años en el mercado, el Alfa Romeo 33 tiene preparado ya un sustituto. Tardará al menos un año en llegar al mercado; sin embargo, sus líneas ya están claramente definidas. Estas fotos espía descubren la versión de tres puertas, una alternativa a la tradicional berlina de cinco, que, con significativos cambios, llegará seis meses más tarde.

ALGO está pasando en Arese, tras los muros de la fábrica que allí posee Alfa Romeo. Una ola de frescura e imaginación ha invadido el ambiente; una pequeña, pero necesaria revolución, se está llevando a cabo en la marca italiana para ofrecer a corto plazo

un producto que rompa la apatía reinante. Será uno de los dos sustitutos del actual 33 y, casi con toda seguridad, se añadirá el 1 a su denominación final, para mantener una unión definitiva con las más recientes creaciones de la casa (164, 155). Rompe de verdad la tónica

habitual, sobre todo en lo referente a diseño, e ingresa y estrena segmento, ya que tiene un poco de familiar, un poco de coupé y un poco de monovolumen, una línea arriesgada y actualmente difícil de situar. Retoma, si se quiere, el estilo del exitoso Alfesud de mediados de los

70 y será el primero en llegar al mercado a finales del 94. El profundo restyling del 33 de cinco puertas llegará bastante más tarde, en la primavera del 95, con una línea moderna y mejorada, pero más conservadora, una evolución natural de la berlina actual. El 133 de tres puertas (coupé-giardinetta) cuenta con un frontal agresivo al estilo del 164, en el que destaca la forma de la parrilla y sus ranuras de aireación. Mantiene las medidas del actual 33, con una trasera de portón vertical y una curiosa luneta posterior terminada en punta. El coche, que atraerá las miradas del público joven, ansioso de novedades y de vehículos que rompan la aburrida imagen actual, tiene una amplia superficie lateral acris-

talada, que acompaña en disminución a una cintura alta, terminada por detrás en unos grupos ópticos horizontales que invaden el portón. En un paragolpes de gran tamaño se integran las luces de niebla. La berlina familiar de cinco puertas aumentará en siete centímetros su longitud, respecto al 33, y servirá de nexo de unión entre el modelo actual y un proyecto más radical, en el que se trabaja a largo plazo. Ambos modelos contarán prácticamente con las mismas mecánicas del 33 que rueda ahora por las calles, respetando la disposición boxer, perteneciente al patrimonio mecánico del Alfa más pequeño. Sin embargo, utilizarán una nueva plataforma y suspensiones, con la finalidad de mejorar todavía más las cualida-

des dinámicas actuales, muy conseguidas según los responsables del proyecto. Por supuesto que habrá algún motor de nueva factura, como el de 1,6 litros de cilindrada y 105 caballos, que se ofrecerá junto al ya conocido de 1,7 litros de 8 y 16 válvulas y 110 ó 132 caballos respectivamente, y al veterano 1,3 litros de 90 caballos. Tampoco se descarta la utilización de algún propulsor de origen Fiat, que vendría a completar la extensa oferta. La singular interpretación de una berlina de tipo medio, realizada por Alfa Romeo, va a dar, sin duda, que hablar. La apuesta es fuerte y arriesgada, pero sobre lo que no hay duda es sobre la necesidad de este desafío. ○

AIRE DE FAMILIA
Retomando el agresivo frontal del 164, ya que el 155 por exigencias mecánicas no pudo tenerlo, el nuevo 133, sustituto del actual 33, combina aerodinámica y agresividad.

Quattorruote/Mas

AL VOLANTE

Honda Accord 2.3i SR **UN TOQUE MÁS DEPORTIVO**

Su diseño de berlina, con muchas connotaciones de coupé deportivo, dieron en la diana del éxito. Ahora, para aumentar ese espíritu deportivo, Honda ofrece una versión con motor de 2,3 litros y mayores prestaciones. El nuevo Accord de Honda no quiere defraudar a los clientes de la marca japonesa.

Manuel Madrid
Enviado especial

La familia Accord ha crecido. Un nuevo integrante se llega al hogar del fabricante japonés. Y a pesar de ser el más joven, nace con pretensiones de convertirse en el patriarca. Honda lo acaba de presentar en sociedad: su nombre, Accord 2.3i SR. Un vehículo que añade a su gama un mayor toque deportivo, gracias a la adopción de un motor de más cilindrada y, por lo tanto, de mayor potencia y con unos tarados de suspensiones más acordes con la nueva filosofía de su motor.

La principal novedad del Accord 2.3 es su motor, un cuatro cilindros en línea de 16 válvulas, que ofrece una potencia de 158 caballos y un rendimiento excepcional, con una velocidad máxima de 216 kilómetros por hora. Este rendimiento tiene como origen la sofisticada tecnología de fabricación habitual en Honda. Su elaboración se centra en un avanzado proceso de fundición, en el que utilizan aleaciones que incorporan fibra de carbono y fibra de óxido de aluminio en las camisas de los cilindros. Con ello se construyen unas camisas más delgadas, sin que pierdan nada de



ACABADO IMPECABLE
La calidad de acabado del Accord es magnífica. El volante, en el centro, es más grueso porque equipa 'airbag' de serie. Las llantas, de aleación ligera, son de diseño exclusivo para la versión 2.3.



TECNOLOGÍA DE PRIMERA
El motor, de 2,3 litros, está realizado con tecnología muy avanzada. Está construido íntegramente con una aleación de aluminio que integra fibra de vidrio. Es, por tanto, un motor muy ligero y de unas medidas contenidas.

resistencia, con la ventaja de poder aumentar la cilindrada, manteniendo unas medidas y pesos similares a las de un motor más pequeño.

Además, hay que destacar de este motor la incorporación de ejes equilibradores, que absorben las vibraciones que producen los pistones en su movimiento, logrando una mayor suavidad de funcionamiento. Otro aspecto importante es su sistema de admisión, con un colector de aspiración variable, que en función de las necesidades del motor varía la sección y longitud del colector. Por lo tanto, cuando el motor gira a un régimen de revoluciones bajo, el tubo de aspiración, para que consiga el funcionamiento más óptimo, alarga su longitud y estrecha su sección. Por contra, cuando se necesita la mayor potencia, para que el llenado de los cilindros sea per-

AL VOLANTE

variaciones, no de geometrías, sino de dureza, contando la versión 2.3 con unos tarados tanto de muelles como de amortiguadores más enérgicos. Con ello, han conseguido que el coche, en zonas de curvas, vaya mucho más plano, con menos balanceos de la carrocería, pero a la vez sin que pierda mucho confort de marcha, que se mantiene en unos baremos muy altos.

Otra cosa destacable de este modelo, que acaba de presentar Honda, es su pasmosa facilidad de conducción, con todo al alcance de la mano y unos mandos que funcionan con mucha suavidad.

Algo muy importante del Honda Accord 2.3i SR, con respecto a las versiones ya conocidas de la gama, es su equipamiento de serie, más completo si cabe, que incluye ABS, airbag, SRS y aire acondicionado.



fecto, el colector se acorta y su diámetro aumenta.

En la prueba realizada se constataron las bondades del motor 2.3 del Accord. Su suavidad de funcionamiento es increíble, dando la sensación de tratarse de un bloque de seis cilindros, con una enorme facilidad para subir de revoluciones y un magnífico rendimiento en cualquier régimen de giro. Además, para realzar el carácter deportivo que le ha querido imprimir Honda, está acoplado a una caja de cambios con unos desarrollos cortos, que permiten aprovechar todo el potencial y le imprimen un fuerte carácter. Si a esto se une un selector suave y preciso, el elogio hacia la caja de cambios es la única reacción razonable.

Con respecto al Accord de dos litros, las suspensiones han sufrido

Otra novedad, en el equipamiento de serie, es el asiento del conductor con reglaje de altura de serie. También en algo que se ha visto favorecido es en el aspecto de seguridad pasiva, con una rigidez torsional mayor y barras laterales contra impactos en las puertas.

En el exterior, el nuevo Accord sigue manteniendo el atractivo diseño que lo distingue entre los coches de su segmento y presenta pocas novedades con respecto a sus hermanos de gama; las más importantes son las llantas de aleación ligera de diseño exclusivo y el frontal, que cuenta con unos nuevos lavafaros.

El Honda Accord 2.3i SR ya se puede adquirir en los concesionarios de la marca japonesa a un precio de 3.680.000 pesetas. Este vehículo, que se fabrica en Inglaterra, llega a España sin cupo de unidades, al con-

GARANTÍA DOS MÁS DOS

HONDA, para ofrecer el mejor servicio posible a sus clientes, ofrece en todos los coches que vendan en octubre, opcionalmente, el sistema de garantía 2+2, con lo que la garantía normal del coche, de dos años, pasa a ser de cuatro, sin ninguna limitación, ni de piezas ni de kilómetros. Pueden aprovecharse todas las ventajas de la garantía del coche de origen, con servicio de asistencia de 24 horas.

Este nuevo servicio de Honda, además de asegurar el perfecto funcionamiento del coche durante esos cuatro años, tiene la ventaja añadida de dotar de más valor al automóvil en caso de que su poseedor se quiera deshacer de él antes de que finalice el periodo de garantía, ya que el posible comprador sabe que va a encontrarse con un vehículo en perfectas condiciones de uso. El precio de la nueva garantía 2+2 de Honda resulta muy asequible, ya que siendo coches de más de 2,5 millones de pesetas el precio oscila en torno a las 30.000 pesetas.

siderársele europeo. Honda España se muestra optimista con esta nueva versión, de la que espera que alcance un buen éxito de ventas. Sus previsiones hasta finales de año son vender 200 unidades. En el 94 confían en que las ventas del Accord alcancen un porcentaje elevado. Está claro que el bebé viene a triunfar. ○

FICHA TÉCNICA

ACCORD 2.3i SR

MOTOR	
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	2.259
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyec. Electrónica
Compresión	9,8 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	158 cv / 5.800
Par máximo / r.p.m.	21,0 mkg / 4.500
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantero
Caja de cambios	Manual 5 velocidades
DIRECCIÓN Y FRENSOS	
Sistema	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	11,8
Frenos, Sistema(Del/Tras)	Discos Vent./Discos
SUSPENSIONES	
Delantero	Independiente
Trasero	Independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg.)	1.305.
Largo/ancho/alto (mm)	4.675 / 1.715 / 1.380
Capacidad del depósito (l)	65
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Acceleración de cero a 100 km/h (s)	8,3
Velocidad Máxima (km/h)	216



- ¡POR FAVOR, LOS QUE QUIERAN SU J&B
CON AGUA, QUE SALTEN POR LA BORDA!

- LA VERDAD, ERES UNICO ORGANIZANDO
FIESTAS EN ALTA MAR.

EL UNICO QUE ES UNICO.



Opel Vectra V6 2.5i 24V
Saab 900 SE

DOS COCHES Y UN CORAZON

Desde hace tiempo la tendencia es que la industria del automóvil se vaya agrupando en torno a un puñado de grandes grupos industriales. Un ejemplo de esto es la entrada de General Motors en la firma sueca Saab. Este fenómeno tiene bastantes matices positivos, como muestra, basta con analizar el nuevo Saab 900 SE y el Opel Vectra V6. La colaboración entre ambas marcas ha permitido a los suecos disponer de un motor con la tecnología más avanzada, sin tener que soportar en solitario los elevados costes de

diseño y desarrollo. Por su parte, Opel se beneficia por el hecho de disponer en el Vectra de un grupo motor igual que en los prestigiosos coches suecos. La incorporación de un motor de seis cilindros en V sitúa al coche alemán a un nivel insospechado hasta la fecha en este segmento. Evidentemente, el Vectra y el 900 son coches de categorías muy diferentes, dirigidos a un público que muy poco tiene en común. Con sólo mirar la diferencia de precio entre ambos (1.300.000 pesetas), cada uno queda en su lugar.

VIRTUDES

Elasticidad del motor
Comportamiento seguro
Equipamiento completo

OPEL VECTRA V6 24V 4p. AUT.
PRECIO: 3.582.000 PTAS.

Tacto pedal de freno
Apertura brusca del maletero
Volante no regulable en altura

DEFECTOS

VIRTUDES

Motor elástico
Confort y silencio de marcha
Calidad de acabado

SAAB 900 SE
PRECIO: 4.881.420 PTAS.

Relaciones de cambio largas
Rueda de recambio de emergencia
Iluminación mejorable

DEFECTOS

PRUEBA
Motor 16

FUJI RUP

RUP

RUP



Opel Vectra V6 2.5i 24V automático

EL PLACER DE VIAJAR

Nacido para poder reemplazar al de 16 válvulas, el nuevo motor del Opel Vectra se presenta con credenciales para alcanzar el puesto de líder: seis cilindros en V, 24 válvulas y 170 caballos de potencia.

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

EL motor es la verdadera estrella del nuevo Opel Vectra V6, un coche totalmente contrastado que ahora amplía su gama con este propulsor, el primero que fabrica Opel con estas características, un producto bien estudiado.

Múltiples son las cualidades de este V6 que actualmente se destina a mover los modelos Vectra y Calibra y que en breve lo hará también con el modelo alto de gama, el Omega. Pero si hubiera que destacar una, la primera sería el diseño.

Ese especial diseño permite que el ángulo entre los dos bloques de cilindros sea de sólo 54 grados (lo normal son 60 grados). Por lo tanto, al ser un motor más estrecho, ocupa menos espacio que un V6 convencional. Tiene también elementos comunes a todo motor de alto rendimiento, como un intercambiador de calor aceite/agua, cuya peculiaridad es la de desempeñar una doble función. Enfría el aceite cuando el motor está caliente; pero, además, es el responsable de conseguir un calentamiento rápido del lubricante cuando el motor no ha alcanzado su temperatura. Por supuesto, para optimizar en cada momento su rendimiento,



así como el consumo, una centralita electrónica se encarga de gestionar la alimentación y el encendido, y adaptarlo a las condiciones de funcionamiento.

Otro avance se refiere a la duración de las bujías, que la casa recomienda cambiar cada 60.000 kilómetros. Resulta muy interesante el mecanismo de control de detonación, que ajusta el encendido en función de la calidad de la gasolina. Esto permite al motor trabajar con una amplia gama de combustibles, desde los 91 hasta los 98 octanos.

En carretera, este V6 funciona de maravilla. Responde con suavidad a bajo régimen pero, en cuanto se pi-



MUY SEGURO
Este nuevo Vectra incorpora de serie un mecanismo de control de tracción, que evita cualquier sorpresa en condiciones de poca adherencia.

sa el acelerador, el cambio automático se encarga de reducir y lanzar al Vectra a la consecución de unas prestaciones acordes con sus 170 caballos de potencia. De todos modos, con un coche de cambio automático, como en este caso, las cifras de prestaciones son peores que en uno de cambio manual. En contrapartida, un cambio automático facilita las cosas en carreteras con circulación lenta. En definitiva, se trata de un excelente motor, cu-

ya potencia se aprovecha desde regímenes bajos y que además se mantiene en cifras muy normales de consumo, incluso bajas para un motor de 2,5 litros de cilindrada. Ya se ha mencionado que el Vectra de la prueba incorpora caja de cambios automática, elemento que encarece el coche en 179.000 pesetas. Pagar este sobrepeso podrá ser interesante sólo para algunos usuarios. Si en algo sirve de ayuda, comentar que una de las ventajas

de una caja de cambios automática es la ausencia de mantenimiento (no hay que cambiar el embrague). Y, como se ha mencionado anteriormente, la comodidad de uso que supone el no tener que cambiar ni pisar el embrague. En su contra, además del precio, se suma un mayor gasto de combustible y una menor velocidad.

¿Cómo funciona esta caja de cambios automática? Para empezar, hay que recomendar un corto perio-



Corazón Común



BIEN SURTIDO
La marca germana no ha regateado a la hora de equipar su nuevo modelo. El precio, a simple vista, podrá parecer caro, pero si se analiza el ingente equipamiento de serie el precio resulta de lo más ajustado.



SIMPLIFICAR LAS COSAS
Por la caja de cambios automática hay que pagar un sobrepeso, pero si está bien estudiada, como en este caso, es un acierto, puesto que simplifica la conducción, sobre todo en situaciones de densidad tráfico.

do de adaptación, después del cual se apreciarán las ventajas de no tener que desembragar y embragar o mover con frecuencia la palanca del cambio. Es aconsejable este cambio si la mayor parte de la conducción se desarrolla por carreteras de tráfico denso o ciudad.

La caja de cambios automática del Vectra V6 dispone de cuatro velocidades y dos posibilidades de relaciones, para conducción normal y deportiva. El paso a unas relacio-

nes más cortas se efectúa sólo cuando la palanca del cambio está en la marcha más larga (D) y siempre que la aguja del tacómetro esté por debajo de las 4.000 vueltas. Entonces, bastará con apretar una tecla en el pomo de la palanca de cambios para que, casi de inmediato, se pase a tercera velocidad. Si se levanta un poco el pie del acelerador, el cambio volverá a pasar a cuarta velocidad. Sin embargo, por debajo de las 3.000 vueltas se

mantiene la tercera velocidad. También se puede reducir desplazando la palanca de cambios pero, en este caso, la operación resulta más lenta. El paso de la palanca de cambios a unas marchas superiores se consigue simplemente empujando ésta hacia adelante. Sin embargo, para reducir habrá que apretar un dispositivo en el pomo al tiempo que se empuja la palanca hacia atrás. Cuando se coloca la palanca de cambios en retroceso o en posi-

FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de seis cilindros en V de 54 grados. Culata y bloque en aleación de aluminio. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante correa dentada. Cigüeñal de cuatro apoyos. Refrigerado por agua. Cuatro válvulas por cilindro. Cilindrada: 2.498 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 81,6 mm. Carrera: 79,6 mm. Compresión: 10,8 a 1. Potencia máxima: 170 CV (125 kW) a 6.000 rpm. Par máximo: 23,2 mkg (227 Nm) a 4.200 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios automática de cuatro velocidades. Embrague: monodisco en seco de accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 10,9 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 19,1 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 28,8 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 40,1 km/h.

DIRECCION

Sistema: De cremallera, asistencia hidráulica. Vueltas de volante entre topes: 3,3. Diámetro de giro: 11,4 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados de 284 mm. de diámetro. Traseros: Discos de 270 mm. de diámetro. ABS: Sí.

SUSPENSION

Delantera: Independientes de tipo McPherson, amortiguadores de gas y barra estabilizadora. Trasera: Semi-independiente, amortiguadores de gas y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 195/60 R 15-87 V. Llantas de aleación de 6 JX15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.280 kg. Capacidad del depósito de combustible: 61 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

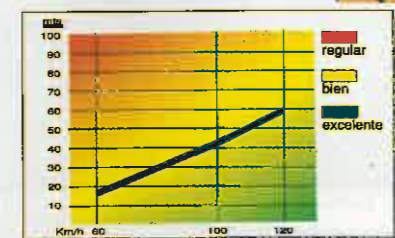
CIUDAD	
A 29 km/h de promedio	13,2
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	7,8
En conducción rápida	14,6
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	9,4
A 140 km/h de crucero	12,1
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	11,2
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	544

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA

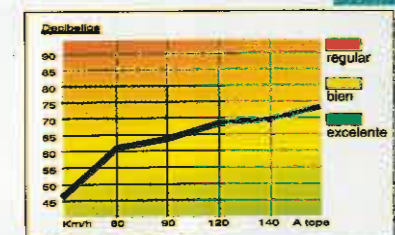
Km/h	210
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	16,2
1.000 m salida parada	29,6
De 0 a 100 km/h	8,8
Recorriendo (metros)	139
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	14,1
400 m desde 40 km/h en 5ª	---
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	27,3
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	---
De 80 a 120 km/h en 4ª	6,0
recorriendo (metros)	161
De 80 a 120 km/h en 5ª	---
recorriendo (metros)	---

FRENOS



A 60 Km/h:	16,1
A 100 Km/h:	41,3
A 120 Km/h:	59,2

SONORIDAD



Al ralentí:	46,5
A 60 Km/h:	61,0
A 90 Km/h:	63,5
A 120 Km/h:	67,0
A 140K m/h:	69,3
A Tope:	78,2

DATOS DEL COMPRADOR

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

ción de aparcamiento también dispone de sistema de bloqueo.

En conjunto, se trata de un excelente cambio automático, práctico y rápido, que hace prácticamente innecesario su uso manual, a no ser que se ruede por empinados puertos de montaña.

En comportamiento, el nuevo Vectra no desmerece las excelencias de los demás apartados mecánicos. Dotado con un mecanismo electrónico que controla la tracción y que actúa limitando la inyección, es difícil conseguir que el Vectra derrape en una curva o que las ruedas patinen en una fuerte arrancada. Ahora bien, si al usuario le gusta



ACIERTO PLENO
El nuevo y excelente motor V6 de Opel comparte corazón con el sueco Saab 900. La diferencia fundamental entre los dos coches estriba en el precio: el Vectra cuesta más de un millón menos y además está mejor equipado.

controlar el coche con el volante, lo podrá hacer, ya que se dispone de un mando para desconectar todo el sistema.

Resulta difícil encontrar grandes defectos al Vectra. Entre las cosas mejorables, hay que citar el tacto del pedal del freno, que se hunde bastante antes de actuar. Y, hablando de frenos, éstos funcionan con eficacia, consiguen parar el coche en pocos metros y no mostraron síntomas de calentamiento a lo largo de las pruebas.

Otras cosas susceptibles de mejora tienen relación con el equipamiento. Resulta bastante incómoda la ubicación de los elevalunas eléctricos, entre los dos asientos delanteros y retrasados, porque el pulsarlos obliga a distraer la vista de la carretera. La postura al volante, aunque no es mala, mejoraría si la

Limousine.



El Genuino Sabor Americano.



Las Autoridades Sanitarias advierten que FUMAR PERIÓDICAMENTE SERIAMENTE LA SALUD.

EQUIPAMIENTO



La cuantiosa lista de accesorios de serie incluye: aire acondicionado, radio casete, retrovisores térmicos de regulación eléctrica, computadora y check control, ABS, sistema de *airbag* para el conductor, cuatro elevallunas eléctricos, llantas de aleación, alarma antirrobo, asiento del conductor regulable en inclinación, reglaje de luces desde el interior, luces para niebla, asientos traseros partidos por partes, dirección asistida y mecanismo de control de tracción.

columna de la dirección se pudiese regular. Y también es brusca la apertura del maletero, que llega a rebotar cuando alcanza su tope.

Las buenas maneras del Vectra V6 no se refieren sólo a sus partes mecánicas, sino que se hacen extensibles al resto de los apartados. Así, entre el equipamiento de serie, que es de lo más completo, desta-



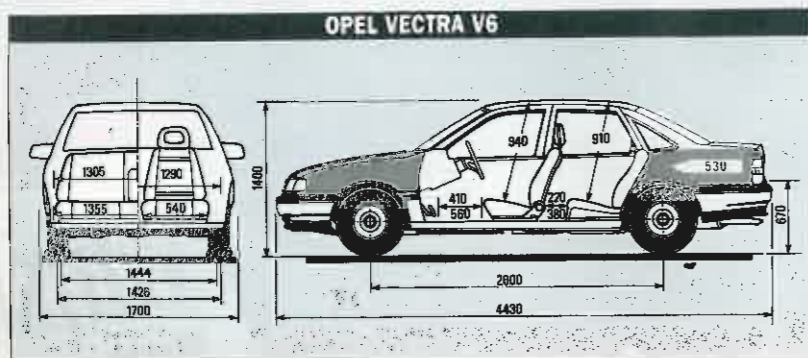
PERRO VIEJO
Aunque este Vectra sea nuevo en cuanto a motor, sus buenas cualidades habitables son las de siempre: amplitud, comodidad y una capacidad de maletero que es la mejor de su segmento.

FRENTE A SUS RIVALES

Como rivales del Opel Vectra únicamente se ha escogido a los que incorporan motor de seis cilindros en V. Éstos son: el Alfa Romeo 155 2.5 V6, que se vende por 3.631.000 pesetas -precio algo superior al del Vectra-, con menos equipamiento de serie y peor calidad de acabado. El Audi 80 2.6 E V6 Automático, que a pesar de costar bastante más (4.166.000 pesetas) tiene inferior potencia y también menos accesorios. El Mitsubishi Galant 2.000 V6 24V 4p, que aporta un buen equipamiento de serie, así como gran calidad de terminación, el precio es de 3.733.000 pesetas y la potencia de 150 caballos es claramente inferior. Por último, el Volkswagen Passat VR6, con buen acabado y cantidad de equipo de serie, se muestra como una buena alternativa por poco más de 100.000 pesetas de diferencia.

OPCIONES

Pintura metalizada: 47.000 ptas. *Airbag* acompañante: 66.000 ptas. Techo solar eléctrico: 113.000 ptas.



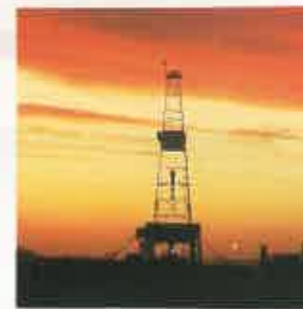
ca el *airbag* en el volante y los cinturones con pretensores (funcionan recogiendo unos cuantos centímetros en caso de choque); radio-casete; computadora; faros para niebla; llantas de aleación; regulación de faros desde el interior o la dirección asistida. Por lo demás, el Vectra es de sobra conocido y apreciado por la buena habitabilidad y la gran capacidad de su maletero. Capacidad que se puede ampliar, además, abatiendo los respaldos de los asientos traseros.

Con la incorporación del motor V6 en la gama Vectra, se ha conseguido un vehículo de un equilibrio excepcional. A la potencia del motor se une la seguridad que transfiere un mecanismo de control de tracción. El espacio interior se combina con la calidad de los materiales, que incluyen ribeteados en madera. El precio se ajusta al máximo, sin dejar de ofrecer todo lo que se pueda desear en equipamiento.

S.G.P.

Fotos: José A. Díaz

Siempre
que nos
necesites,
allí
estaremos.



Exploración Petrolífera



Refinerías



Gasóleo Doméstico



Lider en Lubricantes por su Calidad



Tarjeta



Tienda



1.400 Estaciones de Servicio



Sin plomo



Más de 8.500 Personas a su Servicio

En cualquier parte, en cualquier momento, siempre que nos necesites, allí estaremos.





Saab 900 SE

SUAVE, RAPIDO, SEGURO

Los primeros frutos de la entrada de General Motors en Saab se están empezando a recoger. El nuevo 900 conjuga la imagen tradicional de la marca con la incorporación de un nuevo seis cilindros en V, desarrollado en conjunto con Opel.

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

Y la primera cosecha está siendo buena. La colaboración entre suecos y alemanes ha producido un motor brillante, el V6, capaz tanto de proporcionar elevadas prestaciones como de permitir un viaje confortable sin mayores

pretensiones. Todo está en el gusto del conductor. O en las pretensiones del coche. Ahí es donde se diferencian el Saab y el Opel.

En el caso del fabricante sueco es la primera vez que dispone de un motor de seis cilindros en V, ya que

tradicionalmente esta marca se había centrado en su fiable motor de cuatro cilindros que tan buen resultado ha dado. Con este nuevo propulsor, el Saab 900 SE dispone de una potencia de 170 caballos, que permite obtener unas prestaciones muy razonables. Pero no es este aspecto el más importante de la nueva mecánica, sino la gran mejora conseguida en cuestiones como la facilidad de conducción y la suavidad de marcha. La responsabilidad del excelente resultado hay que repartirla a partes iguales entre la excelente realización del bastidor y el silencioso funcionamiento del V6.

En cuanto al motor, se trata de



los llamados en V estrecha y está especialmente concebido para ser montado en posición transversal. Los técnicos de Saab han adaptado los parámetros de la gestión del motor a las necesidades y a los gustos de su público, por lo que hay unas ligerísimas diferencias entre los motores que se montan en los Saab y los que utilizan los Opel. Los sistemas de inyección y encendido han sido modificados según los criterios de los técnicos suecos. El resultado es un motor elástico que se recupera desde un régimen muy bajo con facilidad, sin transmitir ni una mínima protesta a los ocupantes.

La transmisión puede ser automá-



EL CARÁCTER FAMILIAR del Saab 900 no condiciona el buen comportamiento del coche.

tica de cuatro velocidades o manual de cinco. La unidad utilizada en la prueba disponía de un cambio manual, cuyo único reproche reside en unas relaciones de cuarta y quinta un tanto largas. Pero la buena predisposición del motor para trabajar a regímenes bajos, menos de 3.000 revoluciones, permite utilizar estas relaciones sin grandes inconvenientes. El cambio de marchas tiene un funcionamiento agradable, aunque no destaca por su rapidez.

Las diversas posiciones de la palanca quedan perfectamente definidas.

Hay que dejar claro que el Saab 900 SE no llega con aspiraciones de berlina de elevadas prestaciones. Se trata de un coche en el cual se ha buscado el confort. No obstante, las aceleraciones son suficientes y las recuperaciones permiten una conducción ágil, sin tener que andar dando manotazos sobre el cambio de marchas. En cuanto a velocidad máxima, se consiguen su-

perar con facilidad los 200 kilómetros por hora y, en condiciones favorables, se llegan a alcanzar velocidades de escalofrío.

Al margen de los recorridos de prueba habituales, la mejor forma de probar un coche de estas características es viajando, hacer muchos kilómetros seguidos y apreciar el confort de marcha en su máxima expresión. Nada más arrancar se nota el silencioso funcionamiento del motor. Es necesario subir la agu-



Corazón Común



DISEÑO SENCILLO
En el salpicadero se ha buscado la funcionalidad. El efecto es bueno pero con un diseño muy peculiar. El plástico negro resulta muy evidente.



SIGUIENDO LA TRADICIÓN de la marca, los asientos y el interior mantienen muchas de las características del anterior 900. La llave de contacto se encuentra entre los dos asientos delanteros.

ja del cuentavueeltas a lo más alto para que el conductor distinga claramente su sonido del de la rodadura y el aire. Los asientos son firmes y cómodos. La postura al volante no admite reproches.

Tal y como suele ser habitual en los Saab, la climatización está muy conseguida, tanto por la potencia como por la distribución. Al igual que ocurría en el dos litros, es imposible conseguir que entre un caudal de aire suficiente sin la ayuda

del ventilador. Se maneja con sólo tres mandos.

Detrás hay espacio suficiente para tres adultos. Es precisamente en el asiento posterior donde más se notan las diferencias con el anterior Saab 900. A lo largo, a lo ancho y, sobre todo, a lo alto se han mejorado las cotas disponibles. En el asiento posterior hay que destacar el hecho de que el cinturón de seguridad central es de tres puntos, exactamente igual que los dos de

los extremos, con lo cual la seguridad de este ocupante se ve sensiblemente mejorada. Así mismo, el maletero es muy grande y resulta muy aprovechable por sus formas regulares. Debajo del piso se encuentra la rueda de recambio, que no es como las cuatro montadas, sino que se trata de una rueda de emergencia para salir del apuro. Esta solución, que cada vez se pone más de moda entre los fabricantes, resulta molesta, ya que no son muy

FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de 6 cilindros en V de 54 grados. Culata y bloque en aleación de aluminio. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza por bancada accionado mediante correa dentada. Cigüeñal de cuatro apoyos. Refrigerado por agua. Cuatro válvulas por cilindro. Cilindrada: 2.498 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 81,6 mm. Carrera: 79,6 mm. Compresión: 10,8 a 1. Potencia máxima: 170 CV (125 kW) a 5.900 rpm. Par máximo: 23,1 mkg (227 Nm) a 4.200 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto. Combustible: Gasolina de 95 octanos sin plomo sin plomo.

TRANSMISION

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Embrague: monodisco en seco de accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,7 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,9 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 24,7 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 30,8 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 37,2 km/h.

DIRECCION

Sistema: De cremallera, asistencia hidráulica. Vueltas de volante entre topes: 3,4. Diámetro de giro: 11,5 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados de 284 mm. de Ø. Traseros: Discos de 260 mm. de Ø. Antibloqueo de frenos: Sí.

SUSPENSION

Delantera: Independientes de tipo McPherson, amortiguadores de gas y barra estabilizadora. Trasera: Semi-independiente, con barra Panhard y tirantes de reacción.

RUEDAS

Neumáticos: 195/60 VR 15. Llantas de aleación de 6 x 15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.380 kg. Capacidad del depósito: 68 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD
A 26,9 km/h de promedio **11,6**

CARRETERA
A 90 km/h de crucero **8,1**
En conducción rápida **13,2**

AUTOPISTA
A 120 km/h de crucero **10,2**
A 140 km/h de crucero **12,3**

CONSUMO MEDIO POND.
Litros 100/km **10,4**

AUTONOMIA MEDIA
Kilómetros recorridos **605**

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA

Km/h **209,1**

ACELERACION (seg.)

400 m salida parada **16,7**

1.000 m salida parada **30,0**

De 0 a 100 km/h **9,2**

Recorriendo (metros) **142**

RECUPERACION

400 m desde 40 km/h en 4ª **18,5**

400 m desde 40 km/h en 5ª **20,2**

1.000 m desde 40 km/h en 4ª **32,7**

1.000 m desde 40 km/h en 5ª **37,5**

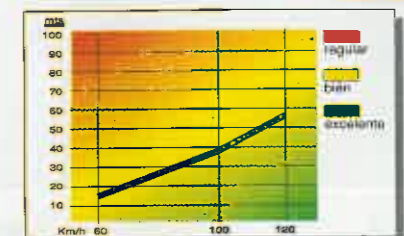
De 80 a 120 km/h en 4ª **8,9**

recorriendo (metros) **252**

De 80 a 120 km/h en 5ª **14,8**

recorriendo (metros) **413**

FRENOS

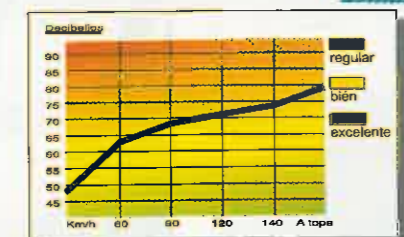


A 60 Km/h: **15,2**

A 100 Km/h: **38,7**

A 120 Km/h: **56,3**

SONORIDAD



Al ralentí: **47,5**

A 60 Km/h: **63,6**

A 90 Km/h: **67,4**

A 120 Km/h: **71,2**

A 140 Km/h: **74,1**

A Tope: **79,6**

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Porsche España S.A. Avenida de Burgos, 87. 28050 Madrid. Teléfono: (91) 383 83 52. **Garantía:** Dos años sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 27 puntos de asistencia en toda España.

frecuentes los talleres donde se arreglen pinchazos en el acto, por lo que uno puede verse obligado a circular el resto del viaje a 80 kilómetros por hora.

Los tarados de la suspensión son más bien blanditos. En carreteras con buen firme esto no se pone en evidencia, pero en cuanto el asfalto se ondula un poco, o se acometen curvas un poco cerradas, se aprecian los balanceos de la carrocería. Evidentemente, no se trata de un coche deportivo, pero es sorprendente lo bien que reacciona este Saab cuando se hace algún pinito velocístico. Se puede decir que este coche perdona los errores. Al igual que



DISEÑO PROPIO
La tapa de las culatas del nuevo V6 es diferente de la que se utiliza en los Opel. Debajo, las diferencias se centran en la gestión del motor.

ocurría en la versión dos litros, el comportamiento es bastante neutro. Es más, los ingenieros de Saab han buscado unas geometrías en la suspensión que favoreciesen un ligero tirón del eje posterior, y así contrarrestar la natural tendencia de los tracción delantera a tirar de morro y facilitar el giro. La mayor potencia del motor somete a la estructura a unas exigencias mucho mayores, pero no llega a poner en apuros al bastidor.

La motricidad está asegurada. Por una parte está el buen diseño de la geometría de las columnas Mac Pherson, que configuran la suspensión delantera, y por la otra el sistema TCS, que evita un posible desmán del tren delantero. El sistema antipatinamiento TCS es semejante al que se empleaba en el Saab 9.000, pero con unas ligeras

FERVE TRIC
F-609

DOCE funciones diferentes reunidas en un solo aparato

COMPRUEBA:

- 1 **BUJIAS**
Alta tensión y aislamiento
- 2 **DIODOS DE ALTERNADORES**
- 3 **TAPAS DE DISTRIBUIDOR**
Alta tensión y aislamiento
- 4 **LAMPARAS**
6-12 Voltios
- 5 **MEDIDA DE RESISTENCIAS**
(Rotor de alternador)
Ohmetro digital
- 6 **MEDIDA DE RESISTENCIAS**
(Estator de alternador)
Ohmetro digital
- 7 **NIVEL DE CARGA**
Baterías 6-12 Voltios
Voltímetro digital
- 8 **BOCINAS**
6-12 Voltios ~/~
- 9 **CARGADOR DE BATERIAS**
6-12 Voltios 4 Amperios
Voltímetro digital
- 10 **LUZ PORTATIL**
6-12 Voltios
- 11 **BOBINAS DE ALTA**
Automóviles y motocicletas
- 12 **CONDENSADORES**
Prueba de fugas

EL COMPROBADOR MAS COMPLETO, PRACTICO Y SENCILLO DE MANEJAR

imprescindible

PARA SU TALLER DE REPARACIONES

FERVE®

EQUIPOS Y ACCESORIOS PARA AUTOMOVIL

EQUIPAMIENTO

Entre los elementos que el Saab 900 SE monta de serie se encuentran: el aire acondicionado, los elevalunas eléctricos, el cierre centralizado, la apertura del maletero mediante botón a distancia, el *airbag* para conductor, cuentavueeltas, termómetro de la temperatura del agua, retrovisores exteriores con mando a distancia, preequipo de radio y asiento posterior con abertura para transportar objetos largos, altura de los faros regulable desde el interior, control automático de velocidad, llantas de aleación, alarma antirrobo, limpiaviento trasero, faros antiniebla y asiento del conductor regulable en altura.

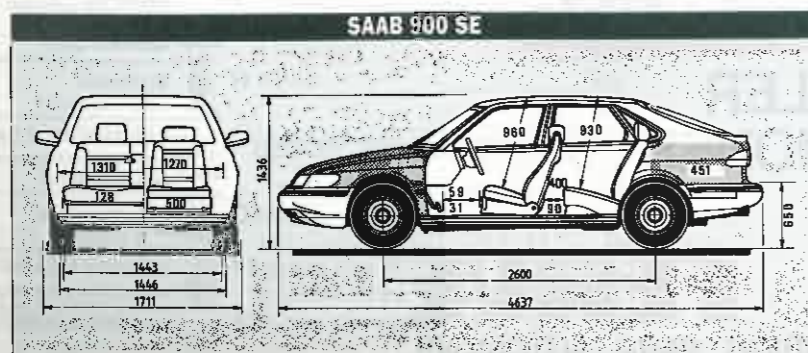
OPCIONES

Pintura metalizada: 66.560 pesetas. Pintura metalizada especial: 71.680 pesetas. *Airbag* pasajero: 75.520 pesetas. Cambio de marchas automático de cuatro velocidades: 279.040 pesetas. Asientos reguales eléctricamente: 224.000 pesetas. Asientos delanteros con calefacción: 58.880 pesetas. Techo solar: 180.480 ptas.



FRENTA A SUS RIVALES

Los rivales de este Saab son muchos, pero por las características de su comprador se pueden resumir en dos: el BMW 325i (4.431.000 pesetas) y el Audi 80 2.8 E V6 (4.471.000 pesetas). Está claro que para los conductores más deportivos el BMW resultará muy satisfactorio. Es bastante más potente y por lo tanto más brillante. La tracción posterior también tiene su encanto para los amantes de la conducción rápida. Por su parte, el Audi se asemeja mucho a la filosofía del Saab en cuanto a su forma de andar: suave, rápido y seguro; sin embargo, el coche sueco supera a sus dos rivales en las cuestiones de carrocería y se revela como el más familiar de los tres. Las diferencias de precios no son significativas, pero hay que tener en cuenta que el BMW está en clara desventaja en lo que a equipamiento se refiere, mientras que el Audi está en un punto medio y el Saab es claramente el que mejor responde en este punto.



modificaciones en cuanto a sus leyes de funcionamiento. Este sistema actúa sobre los frenos cuando se detecta que alguna de las ruedas motrices pierde agarre. En este coche, entra en acción de forma muy progresiva y casi sin que el conductor lo aprecie. Sobre pavimentos secos, de adherencia normal, es raro que el TCS se ponga en funcionamiento. Además el TCS, en este modelo puede desconectarse desde el interior, para aquellos conductores que lo deseen.

Los frenos y la dirección no admiten reproches. Los primeros cuentan con el imprescindible ABS. Son eficaces y aguantan bien el trabajo duro. Por su parte, la dirección es precisa y sólo peca de ligera cuando se rueda a velocidades moderadas con un régimen del motor bajo.

Ya en lo que se refiere al interior, hay que destacar en el Saab el cuidadoso acabado, aunque también es criticable que el diseño interior resulte un tanto tristón. El cuadro dispone de los elementos fundamentales. La única alegría reside en el preciso ordenador, que mantiene informado al conductor de datos tales como el consumo medio, la velocidad media o la autonomía. Saab ha mantenido en este coche ciertas peculiaridades como la colocación de la llave de contacto entre los dos asientos delanteros. Esta colocación permite que el antirrobo actúe sobre la palanca del cambio en lugar de sobre el volante. Por lo tanto, para retirar la llave hay que engranar la marcha atrás. En cuanto al equipamiento, hay de todo. De serie se montan elementos tales como el *airbag* los pretensores de los cinturones de seguridad, elevalunas eléctricos, aire acondicionado, llantas de aleación y un largo etcétera, que se puede completar con alguna opción para los más caprichosos.

El Saab es un coche caro, pero su comprador puede estar seguro de haber adquirido un producto de calidad con una fiabilidad a toda prueba que no va a defraudar. El singular diseño de su carrocería y el sello de la marca sueca marcan la diferencia sobre sus rivales más próximos. Y el motor es la guinda para alcanzar el éxito.

Victor Piccione
Fotos: José Robledo



Los probamos todos

Los grandes, los pequeños,
los rápidos, los utilitarios,
los deportivos...
los probamos todos
para que los tengas reunidos
en tu
Catálogo de Motor 16.

Ya a la venta

CATALOGO
Motor 16



Conduce con ventaja

LA PROXIMA SEMANA
CAMBIO 16 PRESENTA

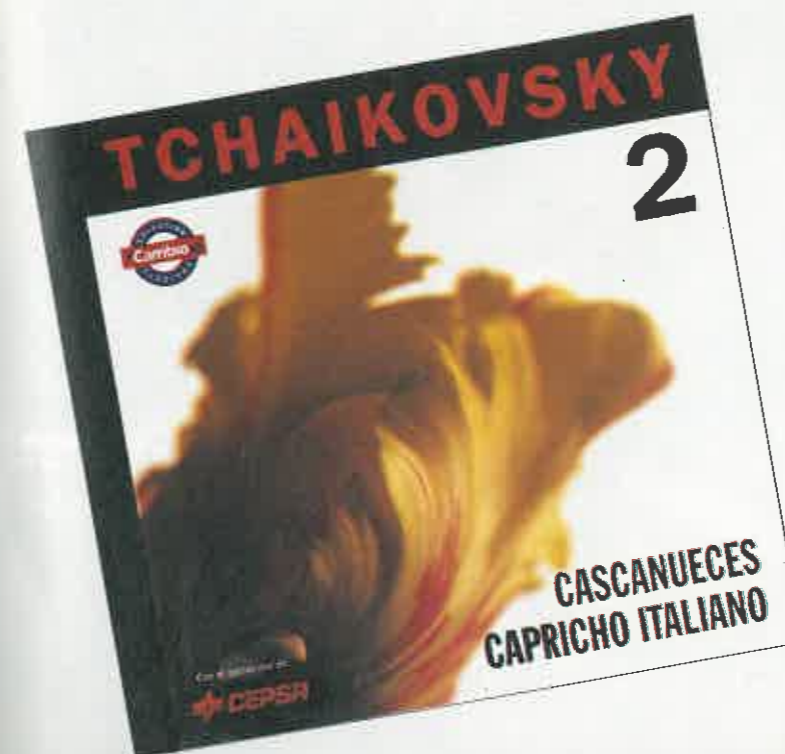
EL COMPACT DISC N°2 DE LA COLECCION

TCHAIKOVSKY

Cascanueces Capricho Italiano

ORQUESTA SINFONICA DE
LA RADIO CHECOSLOVACA

Director:
OSCAR BUSTONOVICH



Con el patrocinio de



OMB.

Cambio16
¡COMPACTO!



Seat Ibiza 1.8 GLX

LOS PRIMEROS 15.000 KILOMETROS



El Seat Ibiza representa la nueva forma de trabajar de la marca española. Es un coche con una magnífica calidad de acabado y resulta un vehículo ideal para uso familiar. Motor 1.6 ha realizado con él una prueba de resistencia.

BAJO LA LUPA

EN Seat han cambiado radicalmente los estándares de calidad de sus modelos; prueba de ello es el Ibiza, un coche que nada tiene que ver con su predecesor, del que sólo conserva el nombre. El modelo es totalmente nuevo, tanto su diseño exterior como su acabado interior. Por ello, nada mejor para

conocerle a fondo que realizarle una prueba de resistencia. Para ésta el modelo elegido es el motor de 1.8 litros que, con 90 caballos de potencia, permite realizar viajes largos con la familia.

Lo primero que se hizo nada más recoger el coche, fue comprobar que la entrega había sido perfecta y que

no había ninguna anomalía. Después, los técnicos de esta revista midieron todos los elementos mecánicos sometidos a desgaste, para tener un perfecto conocimiento del comportamiento de éstos con el paso de los kilómetros. Después se comenzó a circular con el coche tal como lo haría un usuario normal y corriente, extre-



FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.781 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 81,0 mm. Carrera: 86,4 mm. Compresión: 10,0 a 1. Potencia máxima: 90 CV (65 Kw) a 5.500 rpm. Par máximo: 14,8 mkg (145 Nm) a 2.900 rpm. Alimentación: Inyección electrónica monopunto. Combustible: Gasolina sin plomo de 95 octanos.

TRANSMISION

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,4 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,9 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 21,1 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 28,0 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 34,0 km/h.

DIRECCION

Sistema: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,2 vueltas. Diámetro de giro: 10,0 metros

FRENOS

Delanteros: Discos (239 mm.). Traseros: Tambores. Antibloqueo de frenos: No.

SUSPENSION

Delantera: Independiente tipo McPherson con triángulo inferior, muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora. Trasera: Semi-independiente de brazos longitudinales interconectados, cojinetes autoalineantes, muelles helicoidales y amortiguadores telescópicos.

RUEDAS

Neumáticos: 185/60 R 14. Llantas de chapa de 6J x 14.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.055 kg. Capacidad del depósito de combustible: 47 litros.

CONSUMOS

Datos en l/100 km.	5.000 Km	15.000 Km
CIUDAD		
A 28 km/h de promedio	8,8	9,0
CARRETERA		
A 90 km/h de crucero	6,4	6,0
En conducción rápida	12,2	12,6
AUTOPISTA		
A 120 km/h de crucero	9,0	8,5
A 140 km/h de crucero	10,0	9,9
CONSU. MED. PONDERADO		
Litros/100 km	8,1	8,0
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	530	538



DIARIO DE A BORDO

KILOMETRO A KILOMETRO

1.600

Lo primero que se hizo fue medir todos los elementos sometidos a desgaste y tomar buena nota de sus resultados, para ir comprobando a lo largo de la prueba su comportamiento. También se sustituyó el aceite de origen por el Shell Helix 20W50, que se utilizará en toda la prueba.

2.000

En un viaje a Francia con el Seat Ibiza 1.8 GLX, para presenciar las 24 Horas de Le Mans, el cuadro de instrumentos comenzó a fallar. Este defecto se produjo de forma intermitente, sucediéndose ocasiones en las que las agujas de los indicadores marcaban cero.

5.000

Tal como se suele hacer en todas las pruebas de 30.000 kilómetros, con 5.000 km. en el marcador se le realizó la primera comprobación de sus consumos y prestaciones con el *correvit*. Los datos obtenidos fueron muy honestos.

12.500

Con esta cifra de kilómetros llegó el momento de efectuarle la primera revisión oficial. Se le cambió el aceite y se orientó el volante, que estaba un poco desviado a la derecha. También con estos kilómetros, el elevavinas delantero derecho comenzó a hacer un ruido extraño.

15.000

Llegando a la mitad de la prueba se le realizó al Ibiza otra medición con el *correvit*. Las cifras obtenidas, tanto de consumos como de prestaciones, fueron sensiblemente mejores que las obtenidas a los 5.000 kilómetros, lo que delata que, a medida que ha aumentado el kilometraje, el motor ha mejorado su rendimiento.

PRESTACIONES

	5.000 Km	15.000 Km
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	172	175
ACELERACION		
400 m. salida parada (seg.)	18,4	18,1
1.000 m. salida parada (seg.)	34,3	33,6
0-100 km/h (seg.)	12,3	11,7
Metros recorridos	209	201
RECUPERACION		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	18,5	18,6
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	20,0	19,7
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	34,8	34,9
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	37,7	37,3
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	11,5	11,7
Metros recorridos	323	331
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	15,1	14,8
Metros recorridos	421	418

mando la precaución durante los primeros kilómetros para poder permitir que el motor tuviese un rodaje perfecto.

Con 5.000 kilómetros en el marcador, se realizó al coche la primera medición de prestaciones y consumos con el *correvit*. Las cifras obtenidas fueron buenas, pero el motor delataba que aún no estaba en sus mejores momentos. Sus consumos



BUENA CALIDAD
Salvo pequeños incidentes, el Seat Ibiza de esta prueba está cumpliendo el recorrido fijado de forma brillante.

también estuvieron dentro de unos márgenes razonables y se pudo constatar que el gasto de combustible varía en función del uso que se le dé al coche, aumentando sus cifras apreciablemente cuando se pisa a fondo el acelerador.

Tras la primera comprobación con el *correvit*, la prueba siguió su curso normal. El Ibiza siguió sumando kilómetros, recorriendo no sólo la geografía española, sino que también traspasó las fronteras, visitando diferentes países europeos. Precisamente en un viaje a Francia, a las míticas 24 Horas de Le Mans, el cuadro de instrumentos comenzó a fallar, llegando en algunos momentos a marcar las agujas de los indicadores «0».

Alcanzada la cifra de los 12.500 kilómetros, el coche fue llevado a un servicio oficial de Seat para realizar la primera revisión marcada en el libro de mantenimiento. Se aprovechó para cambiar el aceite y para orientar debidamente el volante, que estaba un poco girado hacia la derecha. También se puso en conocimiento de los técnicos de Seat el problema del cuadro de instrumentos, pero no se pudo reparar en ese momento, porque no disponían del repuesto adecuado.

Después de la revisión oficial, la



ACABADO VOLKSWAGEN
El interior del Seat Ibiza hereda muchos elementos de otros modelos de Volkswagen.

BUEN RENDIMIENTO
El motor, de 1,8 litros y 90 caballos de potencia, ofrece un buen rendimiento. Su consumo de aceite en los primeros 15.000 kilómetros fue insignificante.

prueba siguió su curso normal hasta los 15.000 kilómetros. Al llegar a esta cifra de kilómetros, se le realizó una segunda medición con el *correvit*. Los datos obtenidos fueron un poco mejores que los de la primera medición, lo que indica que el motor con el paso de los kilómetros ha ido mejorando su rendimiento.

Como datos significativos de estos primeros 15.000 kilómetros, hay que decir que el consumo de combustible ha sido de 10,4 litros de gasolina sin plomo de 95 octanos cada cien kilómetros. Una cifra que entra dentro de unos márgenes razonables, si se tiene en cuenta que la gran mayoría de los kilómetros se han realizado por autopistas y autovías y se le está exigiendo al motor trabajar alto de revoluciones. Por lo que respecta al consumo de aceite, es insignificante.

El protagonista de la prueba sigue su andadura hasta los 30.000 kilómetros, momento en el que será desmontado por completo y se podrán ofrecer datos más completos del funcionamiento de su mecánica. ○

Equipo de pruebas de Motor 16

KILÓMETROS DE ECUACIONES PARA CONSEGUIR KILÓMETROS DE SEGURIDAD

MXT

MÁS AGARRE. MÁS KILÓMETROS. TODO EL AÑO.

15%



FRENADA DE 90 A 80 Km/h EN MOJADO: 15% MÁS EFICAZ *

9%



MAYOR EVACUACIÓN DE AGUA: RIESGO DE ACUAPLANING: 9% INFERIOR *

La perfección técnica de los elementos que componen el MXT logra que su agarre excepcional conserve un mayor nivel durante su larga vida, para que Vd. no sólo circule tranquilo cuando los neumáticos están nuevos. Y ahora, porque para Michelin no hay cliente pequeño, también está disponible el MXT80. La tecnología más avanzada, para coches normales.

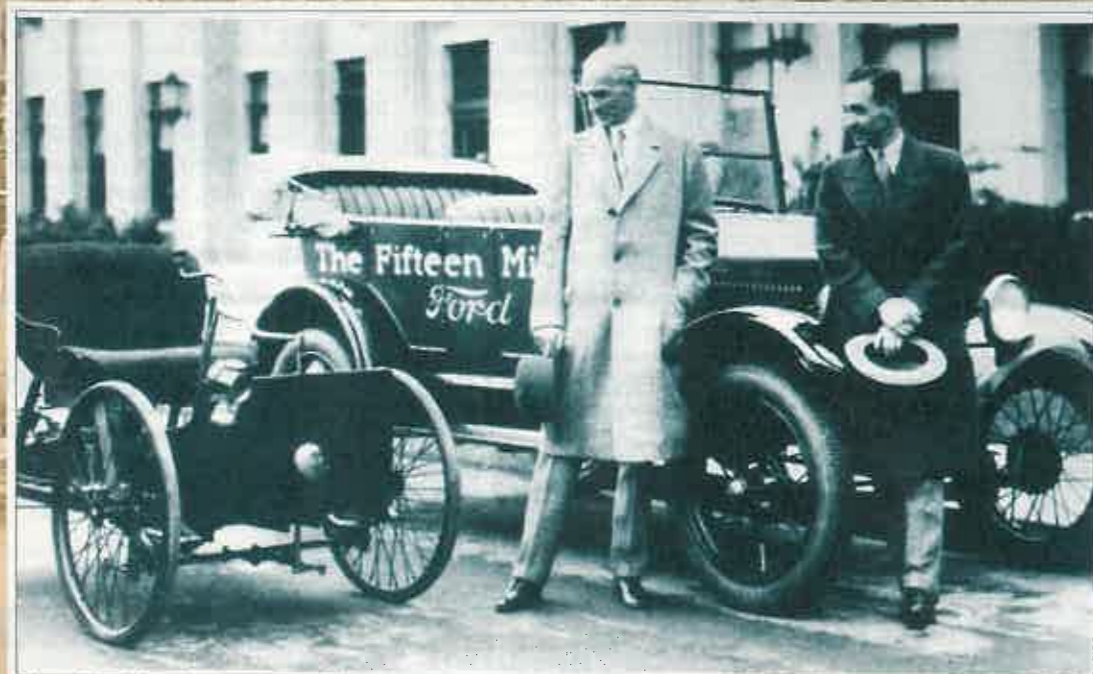
MXT MICHELIN

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

Automóvil, industria y familia

DINASTÍAS EN DECLIVE

¿Es posible en el futuro que una sola persona tenga más del 30 por ciento de las acciones de una empresa con una facturación en conjunto de 4,8 billones de pesetas? En el pasado sí. Su nombre es Giovanni Agnelli, «l'Avvocato».



Henry Ford, izquierda, con su hijo Edsel junto a la unidad 15 millones del Ford T y el tetraciclo de 1896.

TRAS la muerte de Henry Ford II, ya sólo queda un «rey» en el mundo del automóvil: Gianni Agnelli. El presidente de Fiat anunció el año pasado su retirada para 1994, tras medio siglo como miembro del consejo de administración de la marca y 25 años como gran «jefe» del imperio Fiat. Su hermano Humberto es seguramente quien le sustituirá, mientras que el hijo de éste, Giovanni, seguirá la dinastía; un «chaval» que ya ha sido consejero delegado de Vespa-Piaggio en Madrid.

Lo que está claro es que ese poder casi monárquico, concentrado en manos de Agnelli, no va a ser igual con su hermano o su sobrino. El actual presidente de Fiat ha llegado a controlar una cuarta parte de las compañías que cotizan en la bolsa italiana, esto es, 25.000 millones de dólares. Y tampoco hay que olvidar que, bajo su batuta, han trabajado 250.000 empleados del imperio Fiat. Con una fortuna de más de mil millones de dólares (unos 130.000 millones de pesetas), el control que ha tenido Agnelli, y que tiene, no es comparable con nada. Aún mantiene algo más del 30 por ciento de las acciones de Fiat.

Como ha pasado en otras marcas, la historia de Fiat empieza a finales del siglo pasado. Un oficial del ejército llamado Giovanni Agnelli -el abuelo del actual- firmó como socio de una nueva compañía, (cuatro años antes de que Henry Ford creara su fábrica en Michigan), que pronto se llamaría Fiat; 20 años más tarde tomaría el control. Cuando nace su nieto preferido,

lo primero que le dice Agnelli es que se divierta y luego trabaje. Y Gianni cumple a rajatabla el consejo de su abuelo. Conocido en Italia como L'Avvocato (el abogado), que por cierto nunca ejerció como tal, fue educado en una familia más que aristocrática; su «tata» le decía: nunca olvides que te apellidas Agnelli. Durante los mejores años de su vida ha pasado más tiempo en la Costa Azul, ya sea en yates, fiestas, que cualquier persona de la jet. A los 45 años se presentaba ante los casi 500 accionistas de Fiat como presidente del consejo. Empezaba a trabajar. Amigo personal del Rey Juan Carlos y de infinidad de personalidades políticas y financieras, ha llegado a decir que no tiene ni idea de cómo se hace un coche. Como presidente de Fiat siempre ofrece una imagen «limpia», él es el que acaricia; sus segundos, los que reparten las bofetadas.

La historia de Henry Ford II es parecida a la de Agnelli. Fue también su abuelo quien empezó con los orígenes de la marca, pero a diferencia de Gianni, Henry Ford II fue un «curran-te». En 1938 comenzó a trabajar como mecánico y siete años más tarde era nombrado director general. Bajo su mandato, Ford ha sido el fabricante que más vehículos ha vendido durante casi 15 años. A él hay que echarle la culpa de que la fábrica de Fiesta se implantase en España y personalmente eligió el nombre del citado modelo encerrado en su despacho. Enamorado de España y también muy amigo del Rey, no dudó en pasar unos días en la fiesta de San



Emil Jellneck y su hija Mercedes que dio nombre a los Daimler que él importaba.

Fermín (después de leer a Hemingway) como un turista más. No faltó a algunas capeas con Luis Miguel Dominguín e incluso pasó unas vacaciones en las Baleares.

Henry Ford II fue uno de los mayores accionistas de la marca, contabilizándose 1,9 millones de acciones meses antes de su muerte. A finales de 1987, el 40 por ciento de las acciones estaban en poder de la familia Ford. Ahora la marca no desvela cuántas tiene.

Además de Fiat y Ford, hay dos marcas en el mundo del automóvil, BMW y Porsche, lógicamente con un menor «peso específico» pero que están controladas por familias. En el primer caso es Quandt quien tiene el 60 por ciento de las acciones en el momento actual. Sin embargo, en los orígenes de la marca es Camilo Castiglioni el accionista mayoritario. Es la época del BMW con la marca Dixi, el mismo nombre que se emplea para un coche que se fabrica en Alemania y se vende en Inglaterra con el nombre de Austin Seven, en Estados Unidos se llama Bantam y en Japón se denomina Datsun. El primer automóvil desarrollado por BMW no sale de la fase de prototipo.

Por entonces, Europa estaba muy preocupada porque Henry Ford estaba fabricando a razón de cuatro minutos por coche, lo que suponía 4.000 unidades al día. Ford decide instalarse en Colonia y Adam Opel, otro personaje histórico, vende el 80 por ciento de sus acciones a General Motors. En 1933 BMW lanzó el 303, el primer modelo con un motor de seis cilindros; un vehículo dirigido al segmento de la gama alta y, por consiguiente, entraba en el terreno de las grandes berlinas de Mercedes-Benz. El convenio de cooperación de ambas marcas firmado hace pocos años se diluye y los planes de fusión de los dos fabricantes se abandonan.

En la mitad de los 50 las cosas se complican para BMW. Es su tercera crisis económica. En una junta general de accionistas extraordinaria de 1959, la dirección de la empresa recomienda la venta de la sociedad BMW al grupo Daimler-Benz; los casi 6.000 empleados, los concesionarios y los accionistas minoritarios hacen frente común y gracias a los 25.000 pedidos del nuevo BMW 700 en Alemania y los 5.000 del extranjero,

hacen que la marca siga existiendo como empresa independiente. Poco tiempo después fue Herbert Quandt quien, impresionado por la actuación en dicha junta directiva de todos los miembros, asume una parte importante del capital social y le encarga a su asesor, el señor Wilcke, la dirección de la recién salvada empresa. En la actualidad, la crisis está afectando a la marca bávara en menor medida que a otros fabricantes.

«Mientras viva, mi empresa no será vendida», palabras de Ferdinand Porsche. El octogenario Ferry aún tiene fuerzas para mantener en sus manos, y en las de su familia, la marca alemana deportiva por excelencia. La firma de Zuffenhausen (Porsche, S.A. en su accionariado ordinario) y la empresa Porsche Holding austriaca están controladas al cien por ciento por la familia Porsche (Ferdinand y su hermana Louise Piëch), mientras que en las acciones preferenciales de Porsche S.A. un 75 por ciento lo tiene la familia y el resto son pequeños accionistas sin derecho a voto. A pesar de las palabras del genial Ferry, lo cierto es que la crisis sí está afectando de manera importante al fabricante alemán y las ventas han bajado bastante. Una posible venta, a pesar de la actual debilidad de la firma, reportaría unos 8.000 millones de pesetas en acciones en bolsa a cada miembro de la familia.

La denominada figura del *padrone*, es decir, una alianza formada por un pequeño grupo de accionistas en el que cada uno no tiene más de un 2 o 3 por ciento aunque juntos pueden conseguir una mayoría de 51 por ciento, tiene los días contados. Apellidos míticos como Benedetti, Ferruzzi o Pirelli desaparecerán de la escena empresarial en poco tiempo. Nombres como Mercedes dejarán de ser una marca o un modelo determinado; ahora es un maldito ordenador el que selecciona nombres que suenan bien en cualquier idioma. El diseño de un neumático de carreras ya no se hace en una taberna cerca del escenario del récord de la milla en Módena, con un tal Enzo Ferrari y el profesor Poli de Pirelli discutiendo en la mesa con una botella de vino. Y seguro que no habrá hombres como Bugatti, que heredaron el talento de su padre, diseñador de muebles. ○

Javier Gutiérrez



Antes del primer BMW, aparecía la R 32.



Ettore Bugatti y su hijo Jean: una leyenda.



Enzo Ferrari y Poli de Pirelli crean juntos.



Los Porsche, padre e hijo, posan ante su primer coche deportivo. Era 1948 y nacía el Porsche 356.



Agnelli no sabía que iba a crear un vasto imperio.



El actual presidente de Fiat y nieto del fundador junto con su familia. ¿Seguirá la saga?



Henry Ford, pionero de la fabricación en serie.



Un auténtico revulsivo para la marca durante su mandato fue Henry Ford II, con pajarita.



Uno de los prototipos del 356 con Ferdinand y Ferry en el centro. El coche que marcó una época.

iiiEXTRA!!!

Tu revista favorita **Motor 16** ha creado especialmente para los titulares de la

Tarjeta Motor 16

un suplemento extra donde puedes encontrar las mejores ofertas con precios muy especiales. Accesorios del automóvil, sorteos, servicios especiales, descuentos, artículos de boutique, etcétera, y con la comodidad de recibir en tu domicilio las ofertas. Este suplemento lo obtendrás gratis con el primer número de Motor 16 del mes de junio, con fecha del día ocho. Si aún no tienes tu tarjeta, ¡solicítala ya! En la revista Motor 16 encontrarás un cupón de solicitud y en unos días la recibirás en casa de forma gratuita.



Pide ya GRATIS tu nueva Tarjeta Motor 16

ATI T44

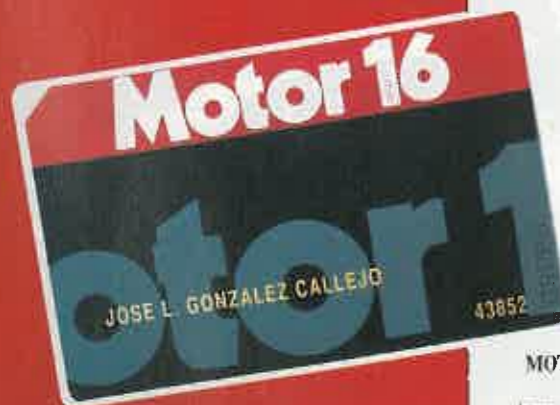
Rellena claramente con tus datos y envía este cupón a la dirección abajo indicada

Nombre _____ 1º Apellido _____
 2º Apellido _____ DNI/NIF _____
 Dirección _____
 Población _____ CP _____
 Provincia _____ Sexo: H M
 Tlfo. () _____ Fecha Nacimiento / /
 Estadó 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. CAMBIO Y RUSCONI S.A., Hermanos García Noblejas, 39. 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 CAMBIO Y RUSCONI S.A. y tienes el derecho a 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 por correo, por favor escribe «NO» en la siguiente casilla.



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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llanas
ACM														
ACM Off D Techo metálico	1.619.760	1.586	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 214L	924.000	1.569	74	155	14,0	8,3	435,0							70.000

ALFA ROMEO														
33 1.3	1.631.000	1.351	90	178	11,5	8,8	407,5	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie	58.000
33 1.3 Imola	1.580.000	1.351	90	178	11,5	8,8	407,5	150.000		Serie	Serie	Serie	150.000	Serie
33 1.5 ie	1.847.000	1.490	97	180	10,7	8,3	407,5	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie	58.000
33 1.7 ie	2.004.000	1.712	107	188	9,5	8,4	407,5	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	58.000
33 1.7 ie 16V Sport	2.132.000	1.712	132	205	8,4	8,8	407,5	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie
33 16V Permanent 4	2.784.000	1.712	132	198	8,9	9,0	407,5	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
33 1.7 ie Sport Wagon	2.050.000	1.712	107	182	9,8	8,9	420,0	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	58.000
155 1.7 Twin Spark	2.202.000	1.749	115	191	11,8	8,4	444,3	170.000	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000
155 1.8 Twin Spark Luxe	2.625.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	75.000
155 2.0 Twin Spark	2.804.000	1.995	143	205	9,3	8,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000
155 2.5 V6	3.631.000	2.492	166	215	8,4	10,3	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	75.000
155 2.0 Q4	4.284.000	1.995	190	225	7,0	10,6	444,3	170.000	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	
155 2.0 TD	2.580.000	1.929	92	180	13,5	6,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	
155 2.5 TD	3.141.000	2.500	125	195	10,4	7,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000
184 2.0 Twin Spark	3.414.000	1.995	146	210	9,9	8,6	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	
184 2.0 Twin Spark Luxe	3.598.000	1.995	146	210	9,9	8,6	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	100.000
164 3.0 V6	4.926.000	2.959	184	230	8,8	10,7	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6 Aut.	5.136.000	2.959	184	225	9,0	11,2	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
184 3.0 V6 24V Súper	5.355.000	2.959	210	240	8,0	11,3	466,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
184 3.0 V6 24V Súper Aut.	5.590.000	2.959	210	235	8,7	12,1	466,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
184 3.0 V6 24V Quadrifoglio	5.982.000	2.959	230	245	7,7	11,3	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
184 2.5 TD	4.070.000	2.500	125	202	10,8	7,3	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	100.000
184 2.5 TD Súper	4.412.000	2.500	125	202	10,8	7,3	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000
Spider 2.0 ie	3.366.000	1.962	126	190	9,0	9,1	425,8		43.308	Serie	Serie	Serie	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	1.397	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	28,5	10,1	403,0							
244 D	1.752.462	3.120	65	110	28,5	10,1	403,0							

ASIA MOTORS														
Rocsta 2.2 DX T. Lona	1.965.000	2.184	72	138			360,5	165.000					105.000	50.000
Rocsta 2.2 DX T. Duro	2.070.000	2.184	72	138			360,5	165.000					105.000	50.000

AUDI														
80 2.0 E	3.055.000	1.984	115	190	11,8	9,3	448,2	251.000	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.3 E	3.634.000	2.309	133	200	9,8	9,8	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.6 E V6	3.813.000	2.598	150	212	9,3	10,2	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.6 E V6 Aut.	4.166.000	2.598	150	208	10,6	11,2	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.6 E V6 Quattro	4.369.000	3.598	150	210	9,5	11,3	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.8 E V6	4.471.000	2.771	174	220	8,0	10,3	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.8 E V6 Quattro	4.981.000	2.771	174	220	8,0	11,4	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 1.9 TDI	3.359.000	1.896	90	174	14,1	5,4	448,2	235.000	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.8 E V6 Avant	4.188.000	2.598	150	207	9,5	10,3	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.8 E V6 Avant Quattro	4.734.000	2.598	150	205	9,7	11,4	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
100 2.3 E	3.990.000	2.309	133	202	10,2	10,5	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.6 E V6	4.298.000	2.598	150	210	9,5	10,4	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.6 E V6 Aut.	4.585.000	2.598	150	208	11,0	11,3	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.6 E V6 Quattro	4.840.000	2.598	150	210	9,6	11,4	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.8 E V6	4.957.000	2.771	174	218	8,0	10,4	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.8 E V6 Aut.	5.238.000	2.771	174	216	9,2	11,5	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.8 E V6 Quattro	5.524.000	2.771	174	218	8,0	11,8	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 S4	7.321.000	2.226	230	244	6,8	12,1	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.5 TDI	4.707.000	2.461	115	195	11,1	6,6	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	158.231
100 2.6 E V6 Avant	4.690.000	2.598	150	203	9,8	10,6	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.6 E V6 Avant Quattro	5.239.000	2.598	150	203	9,8	11,5	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.5 TDI Avant	5.115.000	2.461	115	188	11,6	6,7	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
Coupe 2.3 E	3.895.000	2.309	133	206	9,2	10,3	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.6 E V6	4.245.000	2.598	150	214	9,3	10,2	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.6 E V6 Quattro	4.803.000	2.598	150	212	9,5	11,3	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.8 E V6	4.772.000	2.771	174	222	8,0	10,3	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.8 E V6 Quattro	5.333.000	2.771	174	222	8,0	11,4	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe S-2	6.691.000	2.226	220	248	6,1	11,8	440,0	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Cabrio 2.3 E	5.522.000	2.309	133	198	10,8	10,3	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 3.6	10.120.000	3.562	250	244	7,6	13,2	487,5	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 3.6 Aut.	10.120.000	3.562	250	235	9,0	14,0	487,5	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 4.2	11.020.000	4.172	280	249	6,8	14,3	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 4.2 Aut.	11.020.000	4.172	280	249	7,7	14,4	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

BERT														
-------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--



ALFA ROMEO

OFERTAS

Alfa 33 (excepto Imola):

Descuento de 250.000 pesetas.

Alfa 155 1.7 y 1.8 Twin Spark:

227.000 pesetas de descuento.

Alfa 155 (resto de gama):

Sobrevaloración de 150.000 pesetas sobre el coche usado.

Alfa 164: 350.000 pesetas de descuento.



AUDI

OFERTAS

80 2.0I:

Este modelo disfruta de un descuento de 270.000 pesetas con un completo equipamiento: airbag, ABS, Procon Ten, elevallas eléctricas...

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
318i Coupé Aut.	3.453.000	1.596	102	192	14,2	8,8	443,5	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	170.039
316i 4p	3.100.000	1.596	102	191	12,8	9,0	443,5	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	210.163
316i 4p Aut.	3.350.000	1.596	102	189	16,1	10,9	443,5	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	210.163
318i S Coupé	3.782.000	1.796	140	213	10,2	9,2	443,3	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
318i S Coupé Aut.	4.062.000	1.796	140	207	11,0	10,3	443,3	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
318i 4p	3.398.000	1.776	115	199	11,3	10,1	443,5	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	210.163
318i 4p Aut.	3.682.000	1.776	115	198	12,3	10,3	443,5	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	210.163
318i S 4p	3.598.000	1.796	140	213	10,2	9,2	443,5	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	170.039
318i S 4p Aut.	3.878.000	1.796	140	207	11,0	10,3	443,5	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	170.039
320i Coupé	4.197.000	1.991	150	214	10,0	10,7	443,3	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
320i Coupé Aut.	4.506.000	1.991	150	214	11,0	10,8	443,3	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
320i 4p	3.897.000	1.991	150	214	9,3	10,6	443,5	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	170.039
320i 4p Aut.	4.220.000	1.991	150	214	10,8	11,0	443,5	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	170.039
325i Coupé	4.859.000	2.494	192	233	8,0	10,8	443,3	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Coupé Aut.	5.180.000	2.494	192	231	9,0	10,9	443,3	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i 4p	4.727.000	2.494	192	233	7,9	11,8	443,5	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i 4p Aut.	5.048.000	2.494	192	231	8,9	12,0	443,5	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Cabrio	5.739.000	2.494	192	229	8,6	10,1	443,5	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Cabrio Aut.	6.056.000	2.494	192	225	9,4	10,1	443,5	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
M3 Coupé	7.335.000	2.990	286	250	6,0	10,5	443,5	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i TD	4.117.000	2.498	115	198	12,0	7,5	443,5	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	210.163
325i TD Aut.	4.418.000	2.498	115	194	12,8	7,8	443,5	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	210.163
325i TDS	4.323.000	2.498	143	214	10,4	7,4	443,5	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	170.039
325i TDS Aut.	4.623.000	2.498	143	211	10,8	7,7	443,5	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	170.039
316i	3.942.000	1.796	113	192	12,8	9,5	472,0	Serie	130.890	Serie	Serie	Serie	Serie	212.659
520i	4.597.000	1.991	150	211	10,6	9,8	472,0	Serie	130.890	Serie	Serie	Serie	Serie	212.659
320i Aut.	4.916.000	1.991	150	207	12,0	11,2	472,0	Serie	130.890	Serie	Serie	Serie	Serie	212.659
525i	5.472.000	2.494	192	225	8,6	9,0	472,0	Serie	130.890	Serie	Serie	Serie	Serie	169.929
325i Aut.	5.800.000	2.494	192	225	9,9	11,1	472,0	Serie	130.890	Serie	Serie	Serie	Serie	169.929
525i X	6.289.000	2.494	192	220	9,5	11,5	472,0	Serie	130.890	Serie	Serie	Serie	Serie	170.920
525i X Aut.	6.627.000	2.494	192	217	10,8	11,8	472,0	Serie	130.890	Serie	Serie	Serie	Serie	170.920
530i	6.743.000	2.997	218	240	8,0	12,0	472,0	Serie	130.890	Serie	Serie	Serie	Serie	51.927
530i Coupé	7.109.000	2.997	218	235	8,9	12,5	472,0	Serie	130.890	Serie	Serie	Serie	Serie	51.927
540i Aut.	8.147.000	3.982	286	250	7,1	13,5	472,0	Serie	130.890	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
M-5	11.385.000	3.795	340	250	5,9	14,2	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
520i Touring	4.997.000	1.991	150	205	11,3	11,0	472,0	Serie	130.890	Serie	Serie	Serie	Serie	164.836
525i Touring Aut.	5.316.000	1.991	150	202	12,6	11,3	472,0	Serie	130.890	Serie	Serie	Serie	Serie	164.836
525i Touring	5.892.000	2.494	192	221	9,2	11,2	472,0	Serie	130.890	Serie	Serie	Serie	Serie	164.836
525i Touring Aut.	6.192.000	2.494	192	218	10,0	11,7	472,0	Serie	130.890	Serie	Serie	Serie	Serie	164.836
525i X Touring	6.692.000	2.494	192	216	10,1	13,1	472,0	Serie	130.890	Serie	Serie	Serie	Serie	170.920
525i X Touring Aut.	7.040.000	2.494	192	210	11,0	13,5	472,0	Serie	130.890	Serie	Serie	Serie	Serie	170.920
530i Touring	7.144.000	2.997	218	236	8,5	12,4	472,0	Serie	130.890	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
530i Touring Aut.	7.511.000	2.997	218	231	9,4	13,0	472,0	Serie	130.890	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
540i Touring Aut.	8.580.000	3.982	286	250	7,0	13,8	472,0	Serie	130.890	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
525i TD	4.597.000	2.498	115	194	12,9	7,8	472,0	Serie	130.890	Serie	Serie	Serie	Serie	212.659
525i TD Aut.	4.912.000	2.498	115	190	13,9	8,1	472,0	Serie	130.890	Serie	Serie	Serie	Serie	212.659
525i TDS	5.142.000	2.498	143	207	11,0	7,7	472,0	Serie	130.890	Serie	Serie	Serie	Serie	169.929
525i TDS Aut.	5.486.000	2.498	143	205	11,6	8,1	472,0	Serie	130.890	Serie	Serie	Serie	Serie	169.929
525i TD Touring	4.997.000	2.498	115	188	13,7	8,3	472,0	Serie	130.890	Serie	Serie	Serie	Serie	164.836
525i TD Touring Aut.	5.314.000	2.498	115	183	14,7	8,5	472,0	Serie	130.890	Serie	Serie	Serie	Serie	164.836
525i TDS Touring	5.568.000	2.498	143	202	11,6	7,8	472,0	Serie	130.890	Serie	Serie	Serie	Serie	164.836
525i TDS Touring Aut.	5.929.000	2.498	143	200	12,2	8,4	472,0	Serie	130.890	Serie	Serie	Serie	Serie	164.836
730i	6.654.000	2.986	188	225	9,3	15,0	491,0	Serie	158.517	Serie	Serie	Serie	Serie	201.482
730i Aut.	7.039.000	2.986	188	222	10,6	13,7	491,0	Serie	158.517	Serie	Serie	Serie	Serie	201.482
730i V8	7.751.000	2.997	218	233	8,5	12,4	491,0	Serie	158.517	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
730i V8 Aut.	8.152.000	2.997	218	230	9,3	12,6	491,0	Serie	158.517	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
740i Aut.	9.776.000	3.982	286	240	7,4	13,9	491,0	Serie	158.517	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
740i L Aut.	10.657.000	3.982	286	240	7,4	13,9	502,5	Serie	158.517	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
750i L Aut.	11.597.000	4.988	300	250	7,4	15,0	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
750i L Aut.	12.743.000	4.988	300	254	7,4	15,0	502,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
840 Ci Aut.	11.251.000	3.982	286	250	7,4	13,5	478,0	Serie	158.517	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 Ci	14.306.000	4.988	300	250	6,8	15,5	478,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 Ci Aut.	14.306.000	4.988	300	250	7,4	15,5	478,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 CSI Aut.	17.000.000	5.589	380	250	5,9	16,4	478,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

CADILLAC

Seville STS V8 Aut.	8.095.828	4.565	295	240	7,6	13,0	518,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Eldorado TC V8 Aut.	8.294.118	4.565	295	240	7,6	13,0	513,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

CHEVROLET

Blazer 5-10 V6 Aut.	3.604.739	4.300	150	173	12,2	13,2	449,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
---------------------	-----------	-------	-----	-----	------	------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

CHRYSLER

Saratoga LE 2.5	2.505.649	2.501	99	163	13,8	11,3	460,2	164.992	41.344	(1)	Serie	Serie	192.000	Serie
Saratoga LE 3.0 V6 Aut.	2.945.841	2.972	141	180	11,1	11,5	460,2	164.992	41.344	(1)	Serie	Serie	192.000	Serie
Le Baron LX 3.0 V6	3.353.528	2.972	138	185	11,9	10,9	469,6	164.992	42.240	57.600	Serie	Serie	192.000	Serie
Le Baron GTC Cabrio	3.513.649	2.501	155	200	9,0	11,0	469,6	164.992	42.240	57.600	Serie	Serie	192.000	Serie
Voyager SE 2.5	2.535.971	2.501	99	154	15,7	12,0	452,5	164.992	41.344	74.624	Serie	Serie	Serie	Serie
Voyager SE 3.3 Aut.	2.947.393	3.301	150	174	12,8	12,2	452,5	164.992	41.344	74.624	Serie	Serie	Serie	Serie
Voyager LE 3.0 Aut.	3.289.660	2.972	141	170	12,8	12,2	452,5	164.992	41.344	74.624	Serie	Serie	192.000	89.600
Voyager LE 3.3 AWD Aut.	3.577.332	3.301	150	171	13,5	13,7	452,5	164.992	41.344	74.624	Serie	Serie	192.000	89.600
Voyager SE 2.5 Turbodiesel	3.014.084	2.499	117	160	14,6	8,6	452,5	164.992	41.344	74.624	Serie	Serie	Serie	Serie
Gran Voyager SE 3.3 Aut.	3.059.864	3.301	150	171	12,8	13,3	489,6	(2)	41.344	69.120	Serie	Serie	192.000	Serie
Gran Voyager LE 3.3 Aut.	3.422.003	3.301	150	171	12,8	13,3	489,6	(2)	41.344	74.624	Serie	Serie	192.000	89.600

NOTA: Opción (1): Elevallas eléctricos delanteros y traseros: 57.600 ptas. Opción (2): Doble equipo de aire acondicionado: 300.800 ptas en SE y 273.792 ptas en LE. Todos los modelos de la gama Chrysler incorporan el Airbag como elemento de serie.

CITROEN

AX 3p 11 TE 4V Cat.	1.138.911	1.124	60	164	12,9	6,1	352,5		20.454	15.979	15.978			
AX 3p Image Cat.	1.231.812	1.124	60	167	12,7	6,1	352,5							

PRECIOS NUEVOS

CHRYSLER

OFERTAS

Saratoga:

Los concesionarios de la marca americana están ofreciendo ahora coches procedentes de la flota de compañía. Estos vehículos tienen un kilometraje mínimo, están completamente revisados y se ofrecen a precios atractivos.



CITROËN

OFERTAS

AX Thalassa:

Descuento de 100.000 pesetas.

AX 11 TE 3p:

200.000 pesetas de descuento.

AX (resto de gama): Descuento de 150.000 pesetas.

ZX Flash:

100.000 pesetas de descuento.

ZX Reflex 1.4i:

250.000 pesetas de descuento.

ZX Advantage 1.9D:

Descuento de 250.000 pesetas.

ZX 16V:

300.000 pesetas de descuento.

ZX (resto de gama):

Descuento de 150.000 pesetas.

BX:

Descuento de 400.000 pesetas.

BX Diesel:

300.000 pesetas de descuento.

Xantia:

Descuento de 142.400 pesetas o aire acondicionado gratis.

XM:

200.000 pesetas de descuento.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Elev.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
DAIHATSU														
Charade TR 1.3i 16V 3p	1.784.536	1.295	90	170	10,8	6,8	368,0	155.031	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Applause 1.6 IX 16V 5p	2.405.748	1.589	105	185	9,8	8,5	426,0	200.000	24.367	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rocky TD Intercooler EL-II	3.684.856	2.765	102	145	17,2	12,8	411,5	202.888	39.361	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Feroza EL II 1.6i 16V	2.684.415	1.589	95	150	11,7	9,8	368,5	212.358	27.425	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
DE TOMASO														
Pantera GT-95	21.500.000	4.942	305	270	19,0	436,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
FERRARI														
Monzial T	15.330.000	3.405	300	255	6,3	11,9	453,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Monzial T Cabrio	17.080.000	3.405	300	255	6,3	11,9	453,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
348 TB	16.080.000	3.405	300	275	5,6	9,9	423,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
348 TS	16.640.000	3.405	300	275	5,6	9,9	423,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
512 TR	28.760.000	4.942	422	314	4,8	18,4	448,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Elev.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
FIAT														
Cinquecento	910.000	903	41	140	18,0	6,0	322,5	140.000	18.688	17.500	17.500			
Cinquecento Suite	1.060.000	903	41	140	18,0	6,0	322,5	Serie	18.688	Serie	Serie			
Panda 4x4 L Trekking	1.350.000	999	50	135	17,5	7,5	347,5	Serie	18.688	17.500	17.500			
Uno 45 3p	1.137.000	999	45	145	17,0	6,4	364,5	150.000						
Uno 60 3p	1.202.000	1.108	51	152	13,9	6,4	364,5	150.000	18.688					
Uno 60 Start 3p	998.000	1.108	51	152	13,9	6,4	364,5		18.688					
Uno 60 S 3p	1.305.000	1.108	51	152	13,9	6,4	364,5	150.000	18.688	Serie	17.920			
Uno 60 5p	1.264.000	1.108	51	152	13,9	6,4	364,5	150.000	18.688					
Uno 60 S 5p	1.367.000	1.108	51	152	13,9	6,4	364,5	150.000	18.688	Serie	17.920			
Uno 70 IE S 3p	1.375.000	1.372	71	165	12,4	8,0	368,9	150.000	18.688	Serie	Serie			
Uno 70 IE SX Formata 3p	1.340.000	1.372	71	165	12,4	8,0	368,9		18.688	Serie	17.920			Serie
Uno 70 IE SX 3p	1.502.000	1.372	71	165	12,4	8,0	368,9	150.000	18.688	Serie	Serie			49.920
Uno 70 IE SX 5p	1.565.000	1.372	71	165	12,4	8,0	368,9	150.000	18.688	Serie	Serie			49.920
Uno Selecta 1.4 5p	1.665.000	1.372	71	157	14,0	8,7	368,9	150.000	18.688	Serie	17.920			49.920
Uno DS 3p	1.396.000	1.697	58	156	18,9	5,0	368,9							
Uno DS 5p	1.523.000	1.697	58	156	18,9	5,0	368,9		18.688	Serie	17.920			
Uno TD S 3p	1.573.000	1.367	72	168	12,4	5,1	368,9		18.688	Serie	Serie			50.000
Tipo 1.4 S 3p	1.560.000	1.372	70	161	13,0	7,7	395,8	150.000	30.000	Serie	Serie	66.000		50.000
Tipo 1.4 SX 3p	1.757.000	1.581	80	170	12,4	9,0	395,8	150.000	30.000	Serie	Serie	Serie	150.000	50.000
Tipo 1.8 GT IE 3p	1.967.000	1.756	110	187	10,9	8,0	395,8	150.000	30.000	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie
Tipo 2.0 IE 16V 3p	2.345.000	1.995	148	207	8,4	9,4	395,8	150.000	30.000	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000
Tipo 1.4 S 5p	1.619.000	1.372	70	161	13,0	7,7	395,8	150.000	30.000	Serie	Serie	66.000		50.000
Tipo 1.4 SX 5p	1.772.000	1.372	70	161	13,0	7,7	395,8	150.000	30.000	Serie	Serie	Serie	Serie	50.000
Tipo 1.6 S 5p	1.716.000	1.581	80	170	12,4	9,0	395,8	150.000	30.000	Serie	Serie	66.000		50.000
Tipo 1.6 SX 5p	1.834.000	1.581	80	170	12,4	9,0	395,8	150.000	30.000	Serie	Serie	Serie	150.000	50.000
Tipo 1.8 SX 5p	2.059.000	1.756	110	187	10,9	8,0	395,8	150.000	30.000	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie
Tipo 1.7 D CL 5p	1.680.000	1.697	58	150	12,8	6,1	395,8	150.000	30.000			66.000		
Tipo 1.9 D SX 5p	1.834.000	1.929	65	180	14,0	5,8	395,8	150.000	30.000	Serie	Serie	Serie	150.000	50.000
Tipo 1.9 TD SX 5p	2.049.000	1.929	92	175	12,0	8,2	395,8	150.000	30.000	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie
Tempra 1.4 L	1.665.000	1.372	78	172	13,4	7,8	435,4		35.000					
Tempra 1.4 SX	1.780.000	1.372	78	172	13,4	7,8	435,4		35.000	Serie	Serie			
Tempra 1.6 S	1.780.000	1.581	80	170	13,8	9,2	435,4		35.000	23.500	23.500			
Tempra 1.6 SX	1.890.000	1.581	80	170	13,8	9,2	435,4	185.000	35.000	Serie	Serie	66.000		180.000
Tempra 1.8 IE SLX	2.146.000	1.756	110	190	10,9	8,7	435,4	185.000	35.000	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000
Tempra 2.0 SLX	2.439.000	1.995	115	195	10,1	9,7	435,4	185.000	35.000	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000
Tempra 1.9 DS	1.772.000	1.929	65	162	18,9	5,8	435,4		35.000	Serie	Serie	66.000		
Tempra 1.9 TD S	2.015.000	1.929	92	178	12,1	6,0	435,4	185.000	35.000	23.500	23.500	Serie		
Tempra 1.9 TD SX	2.254.000	1.929	92	178	12,1	6,0	435,4	185.000	35.000	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000
Tempra 1.4 L SW	1.931.000	1.372	78	172	14,0	7,8	447,2		35.000	23.500	23.500	Serie		
Tempra 1.8 IE SLX SW	2.431.000	1.756	110	190	11,2	8,7	447,2	185.000	35.000	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000
Tempra 1.8 DS SW	2.039.000	1.929	65	162	18,9	5,8	447,2	185.000	35.000	23.500	23.500	Serie		
Tempra 1.9 TD SX SW	2.372.000	1.929	92	178	12,5	6,0	447,2	185.000	35.000	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000
Croma 2.0 IE	2.766.000	1.995	120	192	9,9	8,2	449,5		47.000	Serie	Serie	Serie	200.000	87.000
Croma 2.0 IE S	3.172.000	1.995	120	192	9,9	8,2	449,5		47.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Croma 2.0 IE 16V	3.638.000	1.995	140	200	10,1	10,0	449,5		47.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Croma 2.0 TD ID	2.940.000	1.995	92	180	12,5	5,3	449,5		47.000	Serie	Serie	Serie	200.000	87.000
Croma 2.5 TD	3.336.000	2.449	118	195	11,0	7,8	449,5		47.000	Serie	Serie	Serie	200.000	87.000

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Elev.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
FORD														
Fiesta Cheers 1.1i 3p	1.209.000	1.118	50	143	18,1	8,1	374,3		28.000					
Fiesta Newport 1.1i 3p	1.299.000	1.118	50	143	18,1	8,1	374,3		Serie	26.000	26.000			
Fiesta Newport 1.3i 3p	1.359.000	1.297	60	153	14,8	6,0	374,3		Serie	Serie	Serie			
Fiesta S 1.4i 3p	1.509.000	1.392	71	162	13,0	7,7	374,3	150.000	28.000	Serie	Serie			
Fiesta S 1.8i 16V 3p	1.529.000	1.796	105	182	9,5	8,5	380,1		28.000	26.000	26.000			69.000
Fiesta XR2i 16V 3p	2.029.000	1.796	130	200	8,5	8,5	380,1		28.000	Serie	Serie			69.000
Fiesta Cheers 1.8 D 3p	1.399.000	1.763	80	152	16,0	8,7	374,3		28.000					
Fiesta Cheers 1.1 5p	1.279.000	1.118	50	143	18,1	8,1	374,3		28.000					
Fiesta Newport 1.1i 5p	1.369.000	1.118	50	143	18,1	8,1	374,3		Serie	26.000	26.000			
Fiesta Newport 1.3i 5p	1.429.000	1.297	60	153	14,8	6,0	374,3		Serie	Serie	Serie			
Fiesta CTX 1.3i Aut. 5p	1.549.000	1.297	60	153	14,8	7,0	374,3		28.000	26.000	26.000			
Fiesta S 1.4i 5p														



FORD

OFERTAS

Fiesta:
Entre 150.000 y 250.000 pesetas de descuento según las versiones.

Escort:

Descuento de hasta 200.000 pesetas según versiones.

Escort Diesel:

Descuento de 250.000 pesetas.

Scorpio:

300.000 pesetas de descuento.



HONDA

OFERTAS

Civic LSI 1.5i 16V:
Aire acondicionado gratis o una oferta equivalente

Concerto:

Durante este mes, los Honda Concerto se benefician de un descuento de 150.000 pesetas en pagos al contado o con una financiación especial con un interés T.A.E.

del nueve por ciento a 36 meses con una entrada del 30 por ciento.

Gama Honda:

Durante este mes, todos los concesionarios de Honda amplían la garantía de sus coches.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
XIS 4.0 Coupé	8.413.000	3.980	223	228	7,9	13,4	476,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XIS 4.0 Cabrio	9.438.000	3.980	223	228	7,9	13,4	476,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XIS V12 Coupé	10.081.000	5.345	280	237	8,2	16,6	476,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XIS V12 Cabrio	11.135.000	5.345	280	230	8,5	16,8	476,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJR 4.0	10.739.000	3.980	251	236	8,5	14,3	493,5	Serie	132.207	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJR-S 6.0 L	11.549.000	5.993	337	254	6,8	17,3	474,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

NOTA: La caja de cambios automática está disponible en los modelos con motor de 3,2 litros por 273.000 ptas. La caja de cambios automática está disponible en los modelos con mecánica de 4,0 y 6,0 litros por 405.000 ptas.

JEEP

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Wrangler 2.5 Techo Lona	2.291.639	2.464	121	150	13,3	14,1	388,0					Serie		RS 352
Wrangler 2.5 Techo Duro	2.502.115	2.464	121	150	13,3	14,1	388,0					Serie		RS 352
Wrangler 4.0 Laredo	2.894.754	3.960	178	175	9,4	16,5	388,0	150.813				Serie		Serie
Jeep Cherokee 2.5	3.113.217	2.466	122	150	14,5	14,0	424,0	Serie	37.791	Serie	Serie	Serie		
Jeep Cherokee 4.0 Aut.	3.443.869	3.960	185	150	10,2	15,5	424,0	Serie	37.791	Serie	Serie	Serie	Serie	
Jeep Cherokee 4.0	3.317.713	2.068	88	140	19,2	9,2	424,0	Serie	37.791	Serie	Serie	Serie		
Grand Cherokee TD Laredo Aut.	3.796.064	3.980	185	180	10,6	15,6	448,9	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
Grand Cherokee V8 Limited Aut.	5.300.100	5.216	215	190	9,3	17,3	448,9	Serie	41.344	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

KORANDO

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
K4D	1.043.370	2.234	68	142	12,7	11,6	386,9					Serie		
Family RV	2.787.818	2.498	79	135	11,6	11,6	449,0	Serie	35.000	Serie	Serie	Serie		

LADA

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Samara 1.3 3p	799.000	1.288	65	150	14,5	7,1	400,6	169.819	20.781	21.527				16.098
Samara 1.3 Cat. 3p	857.880	1.288	62	145	14,6	8,2	400,6	169.819	20.781	21.527				16.098
Samara 1.5 3p	875.759	1.499	75	160	12,5	7,7	400,6	169.819	20.781	21.527				16.098
Samara 1.5 Cat. 3p	954.659	1.499	68	150	14,0	8,2	400,6	169.819	20.781	21.527				16.098
Samara 1.5 LX 3p	1.054.009	1.499	75	160	12,5	7,7	400,6	169.819	20.781	21.527				Serie
Samara 1.5 LX Cat. 3p	1.112.889	1.499	68	150	14,0	8,2	400,6	169.819	20.781	21.527				Serie
Samara 1.5 4p	999.000	1.499	71	158	12,8	7,7	420,5		20.781					
Samara 1.3 5p	898.195	1.288	65	150	14,5	7,1	400,6	169.819	20.781	21.527				16.098
Samara 1.3 Cat. 5p	957.075	1.288	62	145	14,6	8,2	400,6	169.819	20.781	21.527				16.098
Samara 1.5 5p	946.697	1.499	75	160	12,5	7,7	400,6	169.819	20.781	21.527				16.098
Samara 1.5 Cat. 5p	1.005.577	1.499	68	150	14,0	8,2	400,6	169.819	20.781	21.527				16.098
Samara 1.5 LX 5p	1.124.947	1.499	75	160	12,5	7,7	400,6	169.819	20.781	21.527				Serie
Samara 1.5 LX Cat. 5p	1.183.827	1.499	68	150	14,0	8,2	400,6	169.819	20.781	21.527				Serie
Niva 1.6 4x4	999.000	1.569	78	127	23,0	11,5	372,0		20.781					
Niva 1.6 4x4 Itra	1.401.759	1.569	78	127	23,0	11,5	372,0							Serie
Niva 1.6 4x4 Cabrio	1.428.570	1.569	78	127	23,0	11,5	372,0		20.781					

LANCIA

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Y-10 Fire 1.1	1.189.000	1.108	51	150	15,8	6,0	342,3	160.000	25.000					50.000
Y-10 Elite 1.1	1.291.000	1.108	51	150	15,8	6,0	342,3	160.000	25.000	Serie	Serie			50.000
Y-10 Avenue 1.1	1.338.000	1.108	51	150	15,8	6,0	342,3	160.000	25.000	Serie	Serie			50.000
Y-10 Avenue Electronic	1.515.000	1.108	51	145	18,1	6,3	342,3	160.000	25.000	Serie	Serie			50.000
Y-10 Elite 1.1	1.506.000	1.297	74	170	12,5	7,1	342,3	160.000	25.000	Serie	Serie			50.000
Delta 1.6 1a	1.750.000	1.581	76	172	13,8	9,0	401,1	183.000	40.000	Serie	Serie	Serie		150.000
Delta 1.8 1a	1.968.000	1.756	105	185	11,8	9,9	401,1	183.000	40.000	Serie	Serie	Serie		150.000
Delta 1.8 1a LE	2.299.000	1.756	105	185	11,8	9,9	401,1	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie		Serie
Delta 2.0 1a 16V	2.292.000	1.995	142	206	9,6	9,9	401,1	183.000	40.000	Serie	Serie	Serie		150.000
Delta 2.0 1a 16V LS	2.750.000	1.995	142	206	9,6	9,9	401,1	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie		Serie
Delta HF Integrable 16V	4.432.000	1.995	210	220	5,7	10,6	390,0	162.000	37.000	Serie	Serie	Serie	230.000	Serie
Dedra 1.600 1a	2.199.000	1.581	90	180	12,1	9,5	434,3	198.000	47.000	Serie	Serie	Serie		Serie
Dedra 1.600 1a LE	2.199.000	1.581	90	170	13,8	9,2	434,3	198.000	47.000	Serie	Serie	Serie		Serie
Dedra 1.800 1a LE	2.525.000	1.756	107	187	11,4	9,0	434,3	198.000	47.000	Serie	Serie	Serie	200.000	85.000
Dedra 2.000 1a	2.899.392	1.995	115	195	10,8	9,7	434,3	198.000	47.000	Serie	Serie	Serie	200.000	Serie
Dedra 2.000 1a LE	2.985.000	1.995	115	195	10,8	9,7	434,3	198.000	47.000	Serie	Serie	Serie	200.000	Serie
Dedra 2.0 1a Turbo	3.739.000	1.995	165	215	8,3	10,2	434,3	Serie	47.000	Serie	Serie	Serie	200.000	Serie
Dedra Integrable	4.382.000	1.995	172	215	8,0	11,1	434,3	Serie	47.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Dedra TD	2.624.000	1.929	92	180	12,3	6,5	434,3	210.000	47.000	Serie	Serie	Serie	200.000	95.000
Dedra TD LE	2.820.467	1.929	92	180	12,3	6,5	434,3	Serie	47.000	Serie	Serie	Serie	200.000	Serie
Thema 2.0 1a	3.464.000	1.995	117	190	12,6	9,9	460,5	Serie	60.000	Serie	Serie	Serie		95.000
Thema 2.0 1a 16V	3.937.000	1.995	155	205	10,1	10,1	460,5	Serie	60.000	Serie	Serie	Serie		95.000
Thema 2.0 1a 16V LS	4.236.000	1.995	155	205	10,1	10,1	460,5	Serie	60.000	Serie	Serie	Serie		Serie
Thema 2.0 1a 16V LS Aut.	4.609.600	1.995	155	204	13,9	10,7	460,5	Serie	60.000	Serie	Serie	Serie		Serie
Thema 2.0 1a 16V Turbo LS	4.980.000	1.995	205	230	7,2	9,8	460,5	Serie	60.000	Serie	Serie	Serie		Serie
Thema 3.0 V6 LS	5.040.000	2.959	175	220	8,1	12,0	460,5	Serie	60.000	Serie	Serie	Serie		Serie
Thema 3.0 V6 LX	6.444.800	2.959	175	220	8,1	12,0	460,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie		Serie
Thema 3.0 V6 LS Aut.	5.309.000	2.959	175	215	9,3	12,8	460,5	Serie	60.000	Serie	Serie	Serie		Serie
Thema Turbo DS	4.125.000	2.500	118	192	11,5	7,6	460,5	Serie	60.000	Serie	Serie	Serie		95.000
Thema Turbo DS LS	4.586.000	2.500	118	192	11,5	7,6	460,5	Serie	60.000	Serie	Serie	Serie		Serie

NOTA: Todos los modelos de la gama Lancia están catalizados

LAND ROVER

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Defender 90 TDI 3p	2.710.331	2.495	107	136	16,8	11,8	388,3	265.000						
Defender 110 TDI 3p	2.970.782	2.495	107	136	18,8	12,7	443,8	265.000						
Defender 110 TDI 5p	3.133.565	2.495	107	136	18,8	12,7	443,8	265.000						
Defender 90 TDI Pick Up	2.606.539	2.495	107	136	16,8	11,8	388,3	265.000						
Defender 110 TDI Pick Up	2.773.409</													



MAZDA

Mazda inicia la comercialización de una nueva versión más barata del Xedos 6. En definitiva es el mismo coche con el motor V6 de dos litros, 24 válvulas y 146 caballos de potencia, pero sin la tapicería de cuero, el techo solar eléctrico, los asientos delanteros calefactados y los retrovisores exteriores con sistema antivaho, elementos que quedan reservados para la versión más lujosa, el Xedos 6 V6 LP. En cualquier caso, ambas versiones disfrutan de un completísimo equipamiento que incluye de serie aire acondicionado, ABS, elevallunas y retrovisores eléctricos, cierre centralizado, etcétera.



NISSAN

OFERTAS Micra 1.0 LX, 1.3 LX y 1.3 SLX 3p y 5p: Estos modelos disfrutan ahora de una promoción, válida para vehículos en stock, en la que incorporan el aire acondicionado gratis.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
230 GE SW Largo	6.895.136	2.298	126	145	17,1	15,2	483,5	602.112	176.512	103.936	Serie	Serie	353.024	158.080
300 GE SW Largo	7.521.696	2.960	170	165	14,1	17,2	463,5	602.112	176.512	103.936	Serie	Serie	353.024	158.080
230 GE Cabrio	6.077.184	2.298	126	145	17,7	15,2	421,5	602.112	157.568	103.936	Serie	Serie	353.024	158.080
300 GE Cabrio	6.899.821	2.960	170	165	13,5	17,0	421,5	602.112	157.568	103.936	Serie	Serie	353.024	158.080
350 GD SW Corto	6.562.624	2.996	113	138	22,0	13,7	418,5	602.112	176.512	103.936	Serie	Serie	353.024	158.080
350 GDT SW Corto Aut.	7.609.600	3.449	136	145	16,0	13,3	418,5	602.112	176.512	103.936	Serie	Serie	353.024	158.080
300 GD SW Largo	7.183.200	2.996	113	138	23,5	13,8	463,5	602.112	176.512	103.936	Serie	Serie	353.024	158.080
350 GDT SW Largo	8.261.664	3.449	136	145	16,0	13,5	463,5	602.112	176.512	103.936	Serie	Serie	353.024	158.080
300 GD Cabrio	6.594.928	2.996	113	138	22,0	13,7	421,5	602.112	157.568	103.936	Serie	Serie	353.024	158.080
350 GDT Cabrio Aut.	7.620.096	2.996	136	145	16,0	13,3	421,5	602.112	157.568	103.936	Serie	Serie	353.024	158.080

NOTA: Los Mercedes de la clase C están disponibles con cuatro niveles de terminación: Classic, Esprit, Elegance y Sport. Las versiones Classic y Esprit tienen los mismos precios para cada modelo, mientras que los acabados Elegance y Sport tienen un sobreprecio de 233.856 ptas. y de 473.088 ptas., respectivamente. El acabado «Esprit» incluye unos tejidos especiales en el tapizado de los asientos y las puertas, tablero de instrumentos de color negro y demás guarniciones en color gris diamante y el tren de rodaje rebajado en 20 milímetros. El acabado «Elegance» incluye faldones delantero, trasero y listones laterales antirroce en el mismo color de la carrocería, pilotos traseros bicromáticos, luces de intermitencia con cubiertas blancas, guarniciones interiores de madera Zebrano y color del salpicadero a juego con el de la tapicería, guantera con cierre entre los asientos delanteros, posición de recirculación del aire del sistema de ventilación con filtro antipolvo, bolsa de cortésia en el respaldo de los asientos delanteros y elevallunas eléctricas en las cuatro puertas. El acabado «Sport» incluye el tren de rodaje rebajado en 20 milímetros, llantas de aleación de cinco orificios con neumáticos 205/60 R 15, paragolpes y listones antirroce del mismo color de la carrocería, faros y pilotos similares a los de las versiones Elegance, interior en negro y asientos y volante de corte deportivo.

MITSUBISHI

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Galant 2.000 GLS 16V 4p	2.993.000	1.997	137	205	9,7	8,9	462,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000	Serie
Galant 2.000 V6 24V 4p	3.733.000	1.999	150	215	9,0	9,7	462,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Galant 2.000 GLS 16V 5p	3.043.000	1.997	137	205	9,7	8,9	462,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000	Serie
Galant 2.000 V6 24V 5p	3.783.000	1.999	150	215	9,0	9,7	462,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Eclisse GS 16V	3.433.000	1.997	150	220	8,0	10,6	434,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
3.000 GT 4WD	8.000.000	2.972	285	250	5,9	12,1	456,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TD GLX Corto	3.423.420	2.477	105	140	17,6	14,5	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TD GLX Corto Lujo	3.795.480	2.477	105	140	17,6	14,5	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TD GLS Corto	3.795.480	2.477	105	140	17,6	14,5	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TD GLS Corto Lujo	4.956.320	2.477	105	140	17,6	14,5	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero V6 GLS Corto	3.795.480	2.972	150	160	12,5	16,5	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero V6 GLS Corto Lujo	5.016.480	2.972	150	160	12,5	16,5	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TD GLX Largo	3.795.480	2.477	105	140	21,5	14,5	472,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TD GLS Largo	5.542.641	2.477	105	140	21,5	14,5	472,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero V6 GLS Largo	5.809.201	2.972	150	160	14,0	16,5	472,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MORGAN

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
4/4-1600 IE Cat 2A	5.052.279	1.599	104	190	8,0	8,5	389,0	-	88.500	-	-	-	-	Serie
4/4-1600 IE Cat 4A	5.298.113	1.599	104	190	8,0	8,5	389,0	-	88.500	-	-	-	-	Serie
Plus-4 2.0 2A	6.175.507	1.999	140	195	7,5	10,0	396,0	-	88.500	-	-	-	-	Serie
Plus-4 2.0 4A	6.364.229	1.999	140	195	7,5	10,0	396,0	-	88.500	-	-	-	-	Serie
Plus-8 3.9 EP	7.638.056	3.947	191	210	5,6	11,8	396,0	-	88.500	-	-	-	-	Serie

NISSAN

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Micra 1.0 16V 3p.	1.175.000	998	55	150	16,4	5,7	369,5	-	26.000	-	-	-	-	-
Micra LX 1.0 16V 3p.	1.352.000	998	55	150	16,4	5,7	369,5	150.000	26.000	23.000	23.000	-	-	-
Micra LX 1.3 16V 3p.	1.484.000	1.275	75	170	12,0	6,1	369,5	150.000	26.000	Serie	Serie	70.000	-	
Micra Super 5 1.3 16V 3p.	1.500.000	1.275	75	170	12,0	6,4	370,5	127.000	26.000	Serie	Serie	Serie	-	
Micra Super 5 1.6V ABS 3p.	1.727.000	1.275	75	170	12,0	6,1	370,5	-	26.000	Serie	Serie	Serie	Serie	
Micra 1.0 16V 5p.	1.199.000	998	55	150	16,4	5,7	369,5	-	26.000	-	-	-	-	
Micra LX 1.0 16V 5p.	1.411.000	998	55	150	16,4	5,7	369,5	150.000	26.000	23.000	23.000	-	-	
Micra LX 1.3 16V 5p.	1.523.000	1.275	75	170	12,0	6,1	369,5	150.000	26.000	Serie	Serie	70.000	-	
Micra SLX 1.3 16V 5p.	1.680.000	1.275	75	170	12,0	6,1	369,5	150.000	26.000	Serie	Serie	Serie	-	
Micra SLX 1.3 16V Aut. 5p.	1.820.000	1.275	75	170	13,7	6,4	369,5	150.000	26.000	Serie	Serie	Serie	-	
Sunny LX 1.4 16V 4p.	1.785.000	1.392	87	177	12,6	6,9	423,0	-	40.000	Serie	Serie	-	-	
Sunny SR 1.6 16V 3p.	2.083.000	1.597	102	185	10,0	7,5	397,5	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	-	
Sunny SLX 1.6 16V 5p.	2.043.000	1.597	102	185	10,0	7,5	414,5	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	-	
Sunny GTI 2.0 16V 3p.	2.675.000	1.998	142	210	8,2	9,5	397,5	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	
Sunny GTI 2.0 16V 5p.	2.750.000	1.998	142	210	8,2	9,5	414,5	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	
Sunny LX 2.0 D 5p.	1.890.000	1.974	75	168	17,0	6,1	414,5	-	40.000	Serie	Serie	Serie	-	
Primera 1.6 LX 16V 4p	2.000.000	1.597	90	185	10,4	7,7	440,0	-	40.000	-	-	-	-	
Primera 1.6 SLX 16V 4p.	2.170.000	1.597	90	185	10,4	7,8	440,0	-	40.000	Serie	Serie	Serie	-	
Primera 2.0i Invitation. 4p.	2.260.000	1.998	116	200	9,9	8,5	440,0	-	40.000	Serie	Serie	Serie	-	
Primera 2.0i SLX 16V 4p.	2.460.000	1.998	116	200	9,9	8,5	440,0	150.000	40.000	Serie	Serie	Serie	190.000	
Primera 2.0i SLX Aut. 4p	2.780.000	1.998	116	200	10,3	9,0	440,0	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	-	
Primera 2.0i Avenida 4p	2.635.000	1.998	116	200	9,9	8,5	440,0	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	
Primera 2.0i GT 18V 4p.	3.370.000	1.998	150	220	8,4	8,9	440,0	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	
Primera 2.0i SLX 16V 5p.	2.860.000	1.998	116	200	9,9	8,5	450,0	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	-	
Primera 2.0 D LX 4p.	2.380.000	1.974	75	160	17,5	6,1	440,0	-	40.000	Serie	Serie	Serie	-	
Maxima 3.0i Aut.	4.620.000	2.960	170	210	8,7	11,0	476,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
100 NX	3.212.000	1.998	142	210	8,2	9,5	413,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
200 SX Turbo	4.200.000	1.809	169	227	7,5	10,5	453,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
300 ZX Turbo	8.000.000	2.960	283	250	6,0	13,5	480,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
Serena 2.0i SLX 4p.	2.894.400	1.998	126	170	13,0	11,3	431,5	Serie	30.000	Serie	Serie	Serie	-	
Serena 2.0i SX 4p.	2.994.800	1.998	126	170	13,0	11,3	431,5	Serie	30.000	Serie	Serie	Serie	180.000	
Serena 2.0 D SX 4p.	2.941.400	1.952	66	130	31,0	8,7	431,5	Serie	30.000	Serie	Serie	Serie	-	
Serena 1.6i LX 5p 8 Plazas	2.165.000	1.597	98	150	18,0	10,2	431,5	125.000	30.000	-	-	-	-	
Serena 1.6i LX 5p 8 Plazas	2.219.000	1.597	98	150	18,0	10,2	431,5	125.000	30.000	-	-	-	-	
Serena 1.6i SLX 5p.	2.490.000	1.597	98	150	18,0	10,2	431,5	125.000	30.000	-	-	-	-	
Serena 2.0i SLX 5p.	2.685.900	1.998	126	170	13,0	11,3	431,5	125.000	30.000	Serie	Serie	Serie	-	
Serena 2.0D LX 5p 5 Plazas	2.242.000	1.952	66	130	31,0	8,7	431,5	125.000	30.000	-	-	-	-	
Serena 2.0 D LX 5p 8 Plaz.	2.307.100	1.952	66	130	31,0	8,7	431,5	125.000	30.000	-	-	-	-	
Serena 2.0 D SLX 5p.	2.559.600	1.952	66	130	31,0	8,7	431,5	125.000	30.000	Serie	Serie	Serie	-	
Patrol GR Hard Top TD	3.520.000	2.826	115	145	21,7	11,4	424,0	195.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-	
Patrol GR Wagon TD	3.796.000	2.826	115	145	21,9	11,7	481,0	195.0						

PRECIOS NUEVOS



OPEL

OFERTAS

Corsa:
Descuento de hasta 75.000 pesetas en toda la gama.

Financiación Corsa:
Ahora se puede adquirir un Opel Corsa desde 19.000 pesetas al mes.

Astra 3 y 4 puertas:
Descuento de 140.000 pesetas.

Astra Sportive 3p:
256.000 pesetas de descuento.

Astra 4p y Caravan:
Descuento de 188.000 pesetas.

Financiación Astra:
Ahora se puede adquirir un Opel Astra desde 29.000 pesetas al mes.

Vectra:
260.000 pesetas de descuento.

Financiación Vectra:
Ahora se puede adquirir un Opel Vectra desde 39.000 pesetas al mes.

Calibra:
Descuento de 200.000 pesetas.



MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
106 XSI Cat. 3p	1.740.000	1.360	95	187	9,8	7,8	356,4		27.200	Serie	Serie		174.200	Serie
106 XN 1.1 Cat. 5p	1.300.000	1.124	60	165	13,7	6,6	356,4		27.200					
106 XR 1.1 Cat. 5p	1.415.000	1.124	60	165	13,7	6,6	356,4		27.200	24.100	24.100			
106 Open 5p	1.440.000	1.124	60	165	13,7	6,6	356,4			Serie	Serie			
106 XT 1.4 Cat. 5p	1.661.000	1.360	75	172	13,1	7,2	356,4	155.400	27.200	Serie	Serie	83.400		54.300
106 XND 3p	1.330.000	1.360	50	145	21,0	5,0	356,4		27.200					
106 XRD 3p	1.445.000	1.360	50	145	21,0	5,0	356,4		27.200	24.100	24.100			
106 XRD 5p	1.395.000	1.360	50	145	21,0	5,0	356,4		27.200					
106 XRD 5p	1.510.000	1.360	50	145	21,0	5,0	356,4		27.200	24.100	24.100			
106 XTD 5p	1.635.000	1.360	50	145	21,0	5,0	356,4	155.400		Serie	Serie			54.300
205 Junior Cat. 3p	1.230.000	1.124	60	164	13,9	6,3	370,5		27.200	8.800	8.800			
205 XT 1.6 Cat. 3p	1.715.000	1.580	89	180	10,4	8,1	370,5	155.600	27.200	Serie	Serie	83.400		54.400
205 Aut. Cat. 3p	1.846.000	1.580	89	167	14,0	8,3	370,5	155.600	27.200	Serie	Serie	83.400		
205 GTI Cat. 3p	1.995.000	1.905	122	202	8,5	8,6	370,5	155.600	27.200	Serie	Serie	83.400	174.200	Serie
205 CJ Cabrio	2.289.000	1.360	75	171	12,3	7,8	370,5		27.200	Serie	Serie			
205 Junior Cat. 5p	1.295.000	1.124	60	164	13,9	6,3	370,5		27.200	8.800	8.800			
205 GR 1.4 5p	1.539.000	1.360	75	172	11,8	6,7	370,5		27.200	21.800	21.800			
205 GT 1.6 Cat. 5p	1.776.000	1.580	89	180	10,4	8,1	370,5	155.600	27.200	Serie	Serie	83.400		54.400
205 XAD 3p	1.302.000	1.769	60	155	15,1	6,6	370,5		27.200					
205 Junior D 3p	1.403.000	1.769	60	155	15,1	6,6	370,5	155.600	27.200	8.800	8.800			83.400
205 Plus D 3p	1.539.000	1.769	60	155	15,1	6,6	370,5		27.200					83.400
205 Plus D Turbo 3p	1.670.000	1.769	78	175	12,2	6,0	370,5		27.200					83.400
205 XTD 3p	1.721.000	1.769	60	155	15,1	6,6	370,5	155.600	27.200	Serie	Serie	83.400		83.400
205 Junior D 5p	1.468.000	1.769	60	155	15,1	6,6	370,5		27.200					83.400
205 GRD 5p	1.610.000	1.769	60	155	15,1	6,6	370,5	155.600	27.200	Serie	Serie	83.400		83.400
205 GTD 5p	1.807.000	1.769	60	155	15,1	6,6	370,5	155.600	27.200	Serie	Serie	83.400		83.400
205 VITAL 5p	1.738.000	1.769	78	175	12,2	6,0	370,5	155.600	27.200	Serie	Serie	83.400		83.400
309 VITAL 1.4 Cat.	1.625.000	1.360	75	170	12,1	7,3	405,0		32.500		24.650			
309 GT 1.6 Cat.	1.910.000	1.580	89	175	11,1	8,2	405,0	160.100	32.500	Serie	Serie	Serie		63.200
309 GTI 16V	2.491.000	1.905	148	214	8,2	9,6	405,0		32.500	Serie	Serie	Serie		Serie
309 VITAL D	1.765.000	1.905	65	162	16,8	6,4	405,0	154.700	32.500		25.150	81.900		
309 Best Line D Turbo	1.983.000	1.769	78	175	13,0	6,4	405,0	155.600	31.400	27.000	Serie	Serie		
306 XN 1.4 Cat. 5p	1.653.000	1.360	75	175	13,0	6,4	405,0		31.000					155.250
306 XR 1.4 Cat. 5p	1.764.000	1.360	75	165	13,2	7,1	400,0	123.200	31.000	22.250	22.250	83.800	155.250	
306 XR 1.6 Cat. 5p	1.881.000	1.587	90	180	12,9	7,7	400,0	123.200	31.000	22.250	22.250	83.800	155.250	
306 XT 1.6 Cat. 5p	2.037.000	1.587	90	180	12,9	7,7	400,0	157.300	31.000	Serie	Serie			67.300
306 XT 1.8 Cat. 5p	2.148.000	1.761	103	185	12,2	6,7	400,0	157.300	31.000	Serie	Serie			67.300
306 XTD 1.9 5p	1.813.000	1.905	71	162	16,9	6,2	399,5	123.200	31.000			83.800	155.300	
306 XRD 1.9 5p	1.964.000	1.905	71	162	16,9	6,2	399,5	123.200	31.000	22.250	22.250	Serie	155.300	
405 GL Cat.	2.018.000	1.580	89	175	14,3	8,4	440,8	160.300	47.800			86.300		
405 GR 1.9 Cat.	2.478.000	1.761	103	185	11,9	8,3	440,8		47.800	Serie	Serie	Serie	263.600	
405 GRI 2.0 Cat.	2.508.000	1.998	123	197	11,3	9,1	440,8		47.800	Serie	Serie	Serie	263.600	
405 GRV 2.0 Break Cat.	2.715.000	1.998	123	192	11,8	9,6	440,8		47.800	Serie	Serie	Serie	263.600	
405 SRI Cat.	2.793.000	1.998	123	197	11,3	9,1	440,8		47.800	Serie	Serie	Serie	263.600	86.300
405 SRI Aut. Cat.	2.889.000	1.998	123	193	12,5	10,2	440,8		47.800	Serie	Serie	Serie	263.600	86.300
405 STI Cat.	3.225.000	1.998	123	197	11,3	9,1	440,8		47.800	Serie	Serie	Serie	263.600	Serie
405 MI 1.6 Cat.	3.610.000	1.998	155	215	9,8	10,3	440,8		47.800	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
405 Turbo 1.6 4X4	4.430.000	1.998	196	235	7,1	10,7	440,8		47.800	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
405 GLD	2.332.000	1.905	70	164	18,1	6,4	440,8	160.300	47.800					
405 GRDT	2.832.000	1.905	92	181	12,7	7,2	440,8		47.800				263.600	
405 GRDT Break	2.950.000	1.905	92	177	13,2	7,4	439,8		47.800				263.600	
405 SRDT	3.013.000	1.905	92	181	12,7	7,2	440,8		47.800	Serie	Serie	Serie	263.600	86.300
405 STDT	3.446.000	1.905	92	181	12,7	7,2	440,8		47.800	Serie	Serie	Serie	263.600	Serie
605 SLI	3.170.000	1.998	122	203	12,6	10,6	472,1		64.400	Serie	Serie	Serie	268.200	
605 SRI	3.352.000	1.998	122	203	12,6	10,6	472,1		64.400	Serie	Serie	Serie	268.200	
605 SRTI	3.650.000	1.998	145	210	10,0	10,6	472,1		64.400	Serie	Serie	Serie	268.200	Serie
605 SVTI	4.305.000	1.998	145	210	10,0	10,6	472,1		64.400	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SV 3.0	5.244.000	2.975	170	222	8,9	10,8	472,1		64.400	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SV 3.0 Aut.	5.458.000	2.975	170	217	9,9	11,7	472,1		64.400	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SV 24	6.152.000	2.975	200	235	8,0	11,0	472,1		64.400	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SRDT	4.020.000	2.088	110	193	11,6	7,9	472,1		64.400	Serie	Serie	Serie	268.200	Serie
605 SVDT	4.621.000	2.088	110	193	11,6	7,9	472,1		64.400	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

POLONEZ

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

PONTIAC

Trans Sport 2.3i 16V	3.505.000	2.260	147	185	11,3	11,5	494,6		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Trans Sport 3.8i V6 Aut.	3.968.000	3.791	175	180	10,6	13,1	494,0		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

PORSCHE

968 CS Coupé	6.644.600	2.990	240	261	6,1	11,9	432,0	341.760			(1)	Serie	Serie	Serie
968 Coupé	8.359.800	2.990	240	252	6,5	11,9	432,0		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
968 Tiptronic Coupé	8.885.800	2.990	240	247	7,9	12,3	432,0		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
968 Cabrio	9.422.200	2.990	240	252	6,5	11,9	432,0		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 2 Coupé	10.663.800	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 2 Tiptronic	11.242.360	3.600	250	260	6,6	13,2	425,0		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 2 Targa	11.150.200	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 2 Cabrio	12.020.600	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Car. 2 Turbolook Cabrio	14.606.200	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 4 Coupé	11.764.600	3.600												



RENAULT

OFERTAS

Clio:
Entre 75.000 y 145.000 pesetas de descuento según versiones.
Clio Symbol:
Esta versión especial de carácter juvenil disfruta de un descuento de 120.000 pesetas.

Clio Diesel:
130.000 pesetas de descuento.
R-19:
100.000 pesetas de descuento.

R-19 RL 1.4 Driver:
Estos modelos se ofrecen durante este mes con un descuento de 150.000 pesetas.
R-19 Diesel:
Descuento de 130.000 pesetas.

R-21:
De 150.000 a 260.000 pesetas de descuento según versiones.
R-21 Diesel:
Descuento de 200.000 pesetas.



MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Safrane RXE V6i Quadra	6.465.000	2.963	170	214	9,8	13,6	473,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Safrane Baccara V6i	7.100.000	2.963	170	214	9,8	13,6	473,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Safrane RN 2.1 DT	3.635.000	2.068	90	177	14,9	7,4	473,6	Serie	52.500	Serie	Serie	Serie	210.000	Serie
Safrane RN 2.5 DT	4.150.000	2.499	115	195	12,9	8,3	473,6	Serie	52.500	Serie	Serie	Serie	210.000	Serie
Safrane RT 2.5 DT	4.765.000	2.499	115	195	12,9	8,3	473,6	Serie	52.500	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Alpine A-610 V6 Turbo	9.155.000	2.975	250	265	5,8	11,9	441,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Espace RN 2.2i	2.995.000	2.165	110	175	12,9	10,3	442,9	200.000	58.000	Serie	Serie	Serie	200.000	Serie
Espace RT 2.2i	3.645.000	2.165	110	175	12,9	10,3	442,9	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	200.000	Serie
Espace RT 2.2i Quadra	4.230.000	2.165	110	170	13,9	11,0	442,9	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Espace RXE 2.8 V6i	4.820.000	2.849	153	195	10,3	13,0	442,9	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Espace RN 2.1 TD	3.460.000	2.068	88	160	15,0	8,5	442,9	200.000	58.000	Serie	Serie	Serie	200.000	Serie
Espace RT 2.1 TD	4.045.000	2.068	88	160	15,0	8,5	442,9	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	200.000	Serie

NOTA: Opción 1: forma un pack completo que incluye el aire acondicionado y la dirección asistida: 199.500 ptas. Opción 2: incluye elevallas eléctricas delanteras, cierre centralizado con telemando y asientos traseros abatibles asimétricamente: 67.500 pesetas. Todos los modelos de la gama Renault están catalizados.

ROLLS ROYCE/BENTLEY

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
RR Silver Spirit II	22.950.400	6.750	225	205	10,0	21,1	526,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
RR Silver Spur II	26.425.600	6.750	225	205	10,0	21,1	536,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
S. Spur II Touring Limousine	65.280.000	6.750	225	200	11,5	21,2	598,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Corniche IV Convertible	37.760.000	6.750	225	210	10,0	20,6	519,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Bentley Brooklands	17.990.400	6.750	225	205	10,0	21,1	526,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Bentley Brooklands Largo	20.691.200	6.750	225	205	10,0	21,1	536,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Bentley Turbo R	25.734.400	6.750	320	225	7,2	20,2	526,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Bentley Turbo R Largo	29.804.800	6.750	320	225	7,2	20,2	536,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Bentl. Continental Convex	36.851.200	6.750	225	210	10,0	20,6	519,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

NOTA: Todos los modelos de Rolls Royce y Bentley incorporan caja de cambios automática de 4 velocidades y gestión electrónica.

ROVER

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Mini Cooper 1.3i	1.285.000	1.275	63	148	12,5	7,2	305,0							Serie
Rover 111 Nightfire 3p	1.095.000	1.120	60	155	13,7	5,8	352,1		Serie					
Rover 111 L 3p	1.125.000	1.120	60	155	13,7	5,8	352,1	195.500						
Rover 111 L 5p	1.195.000	1.120	60	155	13,7	5,8	352,1	195.500						
Rover 114 Si 3p	1.335.000	1.396	75	166	11,5	7,2	352,1	195.500			Serie			
Rover 114 Si 5p	1.395.000	1.396	75	166	11,5	7,2	352,1	195.500			Serie			
Rover 114 SLi 3p	1.330.000	1.396	75	166	11,5	7,2	352,1	195.500			Serie			
Rover 114 SLi 5p	1.370.000	1.396	75	166	11,5	7,2	352,1	195.500			Serie			
Rover 114 GSi 5p	1.495.000	1.396	75	166	11,5	7,2	352,1	195.500			Serie			
Rover 114 GSi Aut. 5p	1.615.000	1.396	75	161	11,9	7,6	352,1	195.500			Serie			
Rover 114 GTi 16V	1.655.000	1.396	103	190	9,4	6,5	352,1	195.500			Serie			Serie
Rover 214 I 3p	1.545.000	1.396	75	163	13,6	7,4	422,0	189.750						
Rover 214 I 5p	1.625.000	1.396	75	163	13,6	7,4	422,0	189.750						
Rover 214 Si 3p	1.699.000	1.396	103	182	10,8	7,6	422,0	184.700						
Rover 214 Si 5p	1.770.000	1.396	103	180	11,5	7,6	422,0	184.700			Serie			
Rover 214 GSi 16V 5p	1.974.000	1.396	103	180	11,5	7,6	422,0	184.700			Serie			
Rover 216 GSi 16V 5p	2.217.200	1.590	111	190	10,1	8,9	422,0	184.700			Serie			
Rover 216 GSi 16V Aut. 5p	2.352.000	1.590	111	185	11,2	9,4	422,0	184.700			Serie			
Rover 220 GTi 16V 3p	2.299.000	1.994	136	202	8,8	9,1	422,0	184.700			Serie			Serie
Rover 220 GTi 16V 5p	2.380.000	1.994	136	202	8,8	9,1	422,0	184.700			Serie			Serie
Rover 216 16V Coupé	2.665.000	1.590	111	193	9,5	8,9	420,0	200.000			Serie			Serie
Rover 220 Turbo Coupé	3.895.000	1.994	200	240	6,6	9,3	420,0	Serie			Serie			Serie
Rover 216 18V Cabriolet	2.755.000	1.590	122	193	10,9	8,7	422,0	184.700			Serie			Serie
Rover 218 GSD Turbo 5p	2.299.000	1.769	88	170	12,8	6,1	422,0	184.000			Serie			Serie
Rover 414 GSi 16V	2.080.000	1.396	103	180	11,5	7,6	436,5	184.700			Serie			Serie
Rover 416 GSi 16V	2.275.200	1.590	111	190	10,1	8,9	436,5	184.700			Serie			Serie
Rover 418 GSi 16V Aut.	2.411.000	1.590	111	185	11,5	9,5	436,5	184.700			Serie			Serie
Rover 420 GTi 16V	2.590.000	1.994	136	200	8,8	8,9	436,5	184.700			Serie			Serie
Rover 418 GSD Turbo	2.370.000	1.769	88	170	12,8	6,1	436,5	184.000			Serie			Serie
Montego 2.0 LXI	1.637.000	1.998	100	173	10,5	7,9	446,0	195.500			Serie			Serie
Rover 620 I	2.675.000	1.997	115	198	10,8	8,8	464,5	Serie			Serie			Serie
Rover 620 Si	2.995.000	1.997	131	201	10,1	9,5	464,5	Serie			Serie			Serie
Rover 620 Si Lux	3.425.000	1.997	131	201	10,1	9,5	464,5	Serie			Serie			Serie
Rover 620 Si Lux Aut.	3.625.000	1.997	131	201	11,8	10,1	464,5	Serie			Serie			Serie
Rover 623 Si	3.850.000	2.259	158	217	8,8	9,6	464,5	Serie			Serie			Serie
Rover 820 Si	3.875.000	1.994	136	202	10,2	9,4	488,0	Serie			Serie			Serie
Rover 820 Ti	4.200.000	1.994	180	220	8,5	10,2	488,0	Serie			Serie			Serie
Rover 827 Si	4.980.000	2.675	169	214	8,9	10,8	488,0	Serie			Serie			Serie
Rover 827 Si Aut.	5.180.000	2.675	169	211	9,6	11,2	488,0	Serie			Serie			Serie
Rover 827 Coupé	5.850.000	2.675	169	214	8,9	10,8	488,0	Serie			Serie			Serie
Rover 827 Coupé Aut.	6.050.000	2.675	169	211	9,6	11,2	488,0	Serie			Serie			Serie
Rover 825 SD	3.975.000	2.499	118	190	11,3	6,9	488,0	Serie			Serie			Serie

NOTA: El precio de la opción del aire acondicionado no incluye la mano de obra de su instalación en los Rover de la Serie 100, en los Rover 214i, en los modelos 218 GSD y 418 GSD y en el Montego LXI.

SAAB

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
900 S 2.0i 5p	3.231.500	1.985	133	200	11,5		463,7	Serie	66.560	Serie	Serie	Serie	Serie	147.200
900 S 2.3i 5p	3.780.620	2.290	150	210	10,0		463,7	Serie	66.560	Serie	Serie	Serie	Serie	147.200
900 SE 2.5i V6 5p	4.881.420	2.498	170	225	9,2		463,7	Serie	66.560	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CDI 2.3 16V 4p	4.406.540	2.290	150	205	10,5	8,9	478,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
9000 CDEI 2.3 16V 4p	4.881.420	2.290	150	205	10,5	8,9	478,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CDT 2.3 16V 4p	5.615.140	2.290	200	230	8,0	10,7	478,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
9000 CDET 2.3 16V 4p	6.190.860	2.290	200	230	8,0	10,7	478,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CDT Giffin 2.3 16V 4p	6.901.260	2.290	200	230	8,0	10,7	478,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CSI 2.3 16V 5p	4.506.380	2.290	150	205	10,5	8,9	462,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
9000 CSEI 2.3 16V 5p	5.011.980	2.290	150	205	10,5	8,9	462,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CST 2.3 16V 5p	5.715.980	2.290	200	230	8,0	10,7	462,0	Serie	87.000					

PRECIOS NUEVOS

SUZUKI

OFERTAS
Samurai y Vitara:
 Descuento de hasta
150.000 pesetas.
Vitara Hard Top Lujo:
 El concesionario
 Quiles de Guadalajara
 realiza un descuento
 de **300.000 pesetas.**

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Carina E 2.0i 16V GLI 4p	2.580.000	1.988	133	205	9,0	8,3	453,0	180.000	31.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Carina E 2.0i Full Equip 4p	3.274.000	1.988	133	205	9,0	8,3	453,0	Serie	31.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Carina E 2.0i 16V GLI 5p	2.825.000	1.988	133	205	9,0	8,3	453,0	Serie	31.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Camry V6 24V	4.790.000	2.959	188	225	8,8	11,2	472,5	Serie	50.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Calica 2.0i 16V	3.890.000	1.988	160	210	8,4	9,8	436,0	Serie	43.221	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Calica Turbo 4WD	4.580.000	1.988	208	230	7,9	9,9	441,0	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Supra 3.0i Turbo	5.312.000	2.954	235	245	6,3	12,5	462,0	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Supra 3.0i Turbo Targa	5.616.625	2.954	235	245	6,3	12,5	462,0	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Lexus LS 400	9.650.000	3.969	245	240	8,5	12,2	499,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Land Cruiser 250 TDI	3.041.304	2.499	114	145	20,7	12,4	435,0	Serie	30.686	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Four Runner V6	3.795.700	2.958	143	165	15,3	14,3	447,0	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

UMM

100 DA Techo Lona	2.366.495	2.498	76	121	24,9	12,5	413,0							
100 DA Techo Duro	2.410.656	2.498	76	121	24,9	12,5	413,0							
100 DTI Techo Lona	2.614.365	2.498	110	140	21,5	13,6	413,0							
100 DTI Techo Duro	2.640.481	2.498	110	140	21,5	13,6	413,0							
100 DTI Marathon	2.994.989	2.498	110	140	21,5	13,6	413,0							
121 DA Techo Lona	2.587.963	2.498	76	121	24,9	12,5	485,7							
121 DTI Techo Lona	2.826.416	2.498	110	140	21,5	13,6	485,7							

VOLKSWAGEN

Polo Fox 1.05 4V	1.095.000	1.043	45	145	20,5	7,1	372,5		23.002					
Polo Coupé Fox 1.05 4V	1.095.000	1.043	45	145	20,5	7,1	372,5		23.002					
Polo Coupé Fox 1.05	1.150.000	1.043	45	145	20,3	7,1	372,5		23.002					
Polo Coupé GT 55	1.280.000	1.272	55	155	15,5	7,4	372,5		23.002					
Polo Coupé GT Injection	1.445.000	1.272	80	175	12,1	7,7	372,5		23.002					Serie
Polo Coupé G-40	1.695.000	1.272	115	196	8,6	7,7	372,5		23.002					Serie
Golf 1.4 CL 3p	1.650.000	1.391	60	157	16,3	7,2	402,0		44.396	Serie	48.000			
Golf 1.6 CL 75 3p	1.785.000	1.598	75	168	14,0	8,1	402,0		44.396	Serie	48.000	Serie		
Golf 1.6 GL 75 3p	1.920.000	1.598	75	168	14,0	8,1	402,0		44.396	Serie	Serie	Serie		
Golf 1.8 GL 90 3p	2.040.000	1.781	90	180	12,1	8,2	402,0	190.000	44.396	Serie	Serie	Serie	170.000	
Golf 1.8 GL 90 Aut. 3p	2.240.000	1.781	90	175	14,2	8,7	402,0	190.000	44.396	Serie	Serie	Serie	170.000	
Golf 2.0 GTI 3p	2.485.000	1.984	115	198	10,1	8,6	402,0	190.000	44.396	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Golf GTI 16V 3p	2.775.000	1.984	150	211	9,5	9,2	402,0	190.000	44.396	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Golf 2.8 VR6 3p	3.600.000	2.792	174	225	7,6	10,4	402,0	Serie	44.396	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Golf 1.9 CL D 3p	1.860.000	1.896	64	156	17,6	6,0	402,0		44.396	Serie	48.000	Serie		
Golf 1.9 GL TD 3p	2.240.000	1.896	75	165	15,4	6,0	402,0	190.000	44.396	Serie	Serie	Serie	170.000	
Golf 1.4 CL 5p	1.735.000	1.391	60	157	16,3	7,2	402,0		44.396	Serie	51.000			
Golf 1.6 CL 75 5p	1.870.000	1.598	75	168	14,0	8,1	402,0		44.396	Serie	51.000	Serie		
Golf 1.6 GL 75 5p	2.036.000	1.598	75	168	14,0	8,1	402,0		44.396	Serie	Serie	Serie		
Golf 1.8 GL 90 5p	2.156.000	1.781	90	180	12,1	8,2	402,0	190.000	44.396	Serie	Serie	Serie	170.000	
Golf 1.8 GL 90 Aut. 5p	2.356.000	1.781	90	175	14,2	8,7	402,0	190.000	44.396	Serie	Serie	Serie	170.000	
Golf 2.0 GTI 5p	2.601.000	1.984	115	198	10,1	8,6	402,0	190.000	44.396	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Golf GTI 16V 5p	2.891.000	1.984	150	211	9,5	9,2	402,0	190.000	44.396	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Golf 2.8 VR6 5p	3.702.000	2.792	174	225	7,6	10,4	402,0	Serie	44.396	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Golf 1.9 CL D 5p	1.945.000	1.896	64	156	17,6	6,0	402,0		44.396	Serie	51.000	Serie		
Golf 1.9 GL TD 5p	2.356.000	1.896	75	165	15,4	6,0	402,0	190.000	44.396	Serie	Serie	Serie	170.000	
Golf Cabrio GL	2.545.000	1.781	98	166	11,2	9,1	399,0		73.023	(1)	Serie	Serie		154.619
Golf Cabrio Quartet	2.730.000	1.781	98	166	11,2	9,1	399,0	272.000	64.143	Serie	Serie	Serie		Serie
Vento 1.6 CL	1.875.000	1.598	75	168	14,4	8,2	438,0		44.396	Serie	51.000	Serie		
Vento 1.8 GL	2.230.000	1.781	90	180	12,5	8,5	438,0	190.000	44.396	Serie	Serie	Serie	170.000	
Vento 1.8 GL Aut.	2.380.000	1.781	90	175	14,2	8,7	438,0		44.396	Serie	Serie	Serie	170.000	
Vento 2.0 GL	2.330.000	1.984	115	198	10,1	8,6	438,0	190.000	44.396	Serie	Serie	Serie	170.000	
Vento 2.0 GT	2.780.000	1.984	115	198	10,1	8,6	438,0	Serie	44.396	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Vento 2.8 VR6	3.700.000	2.792	174	225	7,8	10,6	438,0	Serie	44.396	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Vento 1.9 CL D	1.995.000	1.896	64	156	18,6	6,3	438,0		44.396	Serie	51.000	Serie		
Vento 1.9 GL TD	1.995.000	1.896	75	165	15,7	6,3	438,0		44.396	Serie	51.000	Serie	170.000	
Corrado 1.6 V	3.770.000	1.781	136	209	8,6	11,8	405,0	Serie	73.023	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Corrado VR6	4.535.000	2.861	190	235	6,9	11,2	405,0	Serie	73.023	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Passat 1.8 CL	2.275.000	1.781	90	171	16,1	8,7	457,0	206.000	44.396	Serie	Serie	Serie	170.000	
Passat 2.0 GL	2.850.000	1.984	115	191	11,3	9,2	457,0	Serie	44.396	Serie	Serie	Serie	Serie	
Passat VR6	3.700.000	2.792	174	224	8,2	10,6	457,5	Serie	44.396	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Passat CL Turbodiesel	2.450.000	1.588	80	175	16,0	8,5	457,5		44.396	Serie	Serie	Serie	170.000	
Passat Variant 2.0 GL	3.150.000	1.984	115	195	11,5	9,2	457,5	Serie	44.396	Serie	Serie	Serie	Serie	

VOLVO

440 GLE 1.8i	2.610.000	1.794	90	175	11,5	9,1	431,0	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)
440 GLE 2.0i	2.840.000	1.998	110	190	10,3	8,7	431,0	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)
440 GLT	3.080.000	1.998	110	190	10,3	8,7	431,0	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
440 GLT Aut.	3.245.000	1.998	110	185	11,6	9,2	431,0	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
440 Turbo	3.245.000	1.721	120	195	9,0	11,9	431,0	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
460 GLE 1.8i	2.610.000	1.794	90	175	11,5	9,1	431,0	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)
460 GLE 2.0i	2.840.000	1.998	110	185	10,3	8,7	440,5	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)

Nuevo Toyota Carina 16v-116cv

2.270.000 pts.
 en Kuruma

Venga a verlo y pruébelo. Abrimos sábados tarde



Madrid: Alberto Alcocer, 31. Teléfono 359 41 64. Velázquez, 96. Teléfono 577 45 06



74 / Motor 16

PRECIOS NUEVOS

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
460 GLT	3.060.000	1.998	110	185	10,3	8,7	440,5	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
460 GLT Aut.	3.245.000	1.998	110	182	11,7	9,3	440,5	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
460 Turbo	3.245.000	1.721	120	195	9,0	11,9	440,5	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
480 S	3.365.000	1.998	110	191	9,9	9,0	425,8	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
480 Turbo	3.560.000	1.721	120	200	9,0	9,3	425,8	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 GLE	3.990.000	2.435	140	203	10,0	10,2	466,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 GLT	4.490.000	2.435	170	215	8,9	10,2	466,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 GLT Aut.	4.807.000	2.435	170	205	9,6	10,5	466,0	Serie						



TAC SIGUE SUBIENDO

EL reciente cambio de oficina, desde el «principal» de la calle Almicar se subió al 12.4 de Pje. Llivia nº 47, ha hecho subir el nivel del TAC. Pero la Escuela de Conducción no se conforma sólo con eso, sino que ahora sube también su número de teléfono. Del 433 25 85

sube al 450 47 37 y el nº de fax sube del 433 24 19 al 455 08 51. La escuela Tac es reconocida, a nivel nacional, por su alto nivel de enseñanza y, con estos cambios, quiere poner el listón todavía más arriba.

NUEVOS ESCAPES BOSAL

BOSAL ESPAÑA ha empezado a comercializar sus sistemas de escape en palets, embalajes especialmente diseñados para el transporte del producto. Esta nueva modalidad de envío al

por mayor introduce varias mejoras, dado que, al ir los palets precintados, se evita el riesgo de que se pierda alguno, al tiempo que se protege el producto de posibles golpes.



NUEVA SEDE SUZUKI

SUZUKI Auto Madrid, S.A., filial de Suzuki Japan, ha abierto al público su nueva sede central en «la Ciudad del Automóvil», situada en la carretera de Leganés a Fuenlabrada, km.2. Además de las oficinas centrales y las instalaciones de 3.000 metros cuadrados, cuentan con exposición de vehículos, recambios, accesorios y un moderno taller que incluye chapa y pintura.

BORRÓN Y CUENTA NUEVA

ESTA conocida empresa creativa, en una línea de afrontar la crisis que afecta al mundo de la publicidad, ha decidido la implantación de un departamento de Servicios al Cliente. Su principal función será la de hacer llegar a todos esos clientes, susceptibles de sentirse atraídos por las singulares características en cuanto a tamaño, el nivel de creativi-



dad y espíritu de la agencia madrileña. La persona que ha sido contratada para dirigir este departamento será Marisa del Aguila, perteneciente, hasta hace poco tiempo, a la plantilla publicitaria de Cuen-de Asociados.

FELIZ ANIVERSARIO

LOS Paradores de Turismo de España, S.A. han cumplido, el pasado 9 de octubre, su 65 aniversario. Sesenta y cinco años durante los cuales no ha variado sustancialmente su filosofía, principalmente en lo que respecta a sus objetivos generales; el descubrimiento de todas aquellas zonas turísticas de España poco conocidas; el aprovechamiento y recuperación de los edificios histórico-artísticos y, también, el mantenimiento de la gastronomía regional de las privilegiadas zonas donde están enclavados los distintos Paradores de Turismo.



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

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

Esta lista se actualiza trimestralmente.



PRECIOS USADOS

ALFA ROMEO					
MODELO	92	91	90	89	88
Alfa 33 1.3 S	—	—	640	540	460
Alfa 33 1.5 4x4	—	—	—	670	570
Alfa 33 1.5 TL	—	—	680	670	580
Alfa 33 1.7 QV	—	—	760	680	580
Alfa 33 1.7 IE	—	—	730	620	530
Alfa 33 1.7 SW	—	—	—	690	590
Alfa 33 1.3 Nuevo	1000	900	810	—	—
Alfa 33 1.5 IE Nuevo	1070	960	860	—	—
Alfa 33 1.7 IE Nuevo	1190	1070	960	—	—
Alfa 33 1.7 IE Boxer 16V	1470	1320	1190	—	—
Alfa 75 1.6 C	810	720	640	570	—
Alfa 75 1.6 IE	1110	1000	900	—	—
Alfa 75 1.8 C	880	780	710	640	570
Alfa 75 1.8 IE	1160	1040	940	840	—
Alfa 75 1.8 TB América	—	—	1110	1000	900
Alfa 75 2.0 C	—	—	—	680	580
Alfa 75 2.0 TS	1360	1230	1110	1000	900
Alfa 75 2.0 TD	1200	1080	870	760	640
Alfa 75 2.4 TD	1330	1200	1000	970	—
Alfa 75 2.5 QV	—	—	880	710	600
Alfa 75 3.0 América	1640	1490	1340	1210	1090
Sprint 1.7 QV	—	—	—	650	550
Spicer 2.0 FL	—	—	—	—	1030
164 T.S. Base	1930	1740	1570	1410	—
164 T.S. Clima	2150	1840	1660	1490	—
164 T.S. Luxe	2220	2000	1800	1620	—
164 3.0 V6	2830	2550	2290	2060	—
164 3.0 Quadrifoglio	3440	3100	—	—	—
164 2.5 TD	2510	2260	2030	1830	—

AUDI					
MODELO	92	91	90	89	88
80 Special	1490	1340	1210	1090	980
80 1.8 E	1580	1420	1280	1150	1040
90 2.2 E	—	1980	1700	1530	1380
90 2.2 E Aut.	—	2160	1950	1760	1580
90 2.0 Front.	—	2400	2160	1940	—
90 Quattro	—	2500	2250	2030	183
100 CD y 2.2 E	1990	1870	1590	1160	980
100 CD Avant	2220	2010	1720	1300	1110
100 CC Diesel	1560	1410	1090	840	680
100 CD Turbo Diesel	1770	1590	1240	960	820
200 Turbo	3060	2710	2340	1900	1090
200 Turbo Aut.	3290	2980	2650	2390	2150
200 CD	—	—	—	1030	—
200 Quattro	3250	2710	2300	1860	1580
200 V6	5270	4740	4270	3840	—
Coupe Quattro	—	—	—	—	1040
Coupe 2.2 E	2470	2220	2000	1800	—
Coupe 2.2 Quattro	2920	2630	2370	2130	—
Coupe 2.0 V	2860	2570	2310	2060	—
Coupe 2.0 V Quattro	3250	2920	2620	2360	—
80 2.0	2010	—	—	—	—
80 2.3	2340	—	—	—	—
80 2.3 Quattro	2880	—	—	—	—
80 2.3 Aut.	2490	—	—	—	—
80 2.8 V6	2970	—	—	—	—
80 2.8 V6 Quattro	3360	—	—	—	—
80 1.9 TDI	2110	—	—	—	—
100 2.0	2280	2050	—	—	—
100 2.3	2490	2240	—	—	—
100 2.3 Quattro	3010	2710	—	—	—
100 2.3 Aut.	2650	2390	—	—	—
100 2.8 V6	3080	2770	—	—	—
100 2.8 Quattro V6	3490	3140	—	—	—
100 2.8 Aut. V6	3270	2940	—	—	—
100 S4	4630	4170	—	—	—
100 2.5 TDI	2890	2600	—	—	—
100 Avant 2.3	2790	2510	—	—	—
100 Avant 2.3 Quattro	3340	3010	—	—	—
100 Avant 2.3 Aut.	2980	2680	—	—	—
100 Avant 2.8 V6	3390	3060	—	—	—
100 Avant 2.8 V6 Quattro	3810	3430	—	—	—
100 Avant 2.8 V6 Aut.	3580	3220	—	—	—
100 Avant 2.5 TDI	3200	2880	—	—	—

BMW					
MODELO	92	91	90	89	88
316/316i	—	—	1180	1010	940

CADILLAC					
MODELO	92	91	90	89	88
De Ville	3780	3600	3420	3070	2730
Fleetwood	3960	3690	3510	3130	2730
Eldorado	3960	3780	3600	3130	2820
Seville	4500	4320	4050	3590	3070
Seville D	4410	4230	3870	3500	3070

CITROËN					
MODELO	92	91	90	89	88
Ax 11 RE	610	520	470	420	380
Ax 11 RE 5 p	840	580	520	470	—
Ax 11 TRE	650	580	490	440	400
Ax 11 TRE 5 p	680	580	520	470	420
Ax 14 TRS	700	630	540	490	440
Ax 14 TRS 5 p	740	630	570	510	460
Ax 14 T2S	750	680	580	520	470
Ax 14 T2S 5 p	790	710	640	580	520
Ax GT	620	740	650	590	530
Ax GT 5 p	830	750	660	600	—
Ax 14 RD	770	660	600	540	—
Ax 14 TD 5 p	800	680	610	550	—
Ax 14 TRD	810	690	620	560	—
Ax 14 TRD 5 p	850	710	640	580	—
Visa GTI	—	—	—	490	—
Visa 17 D, RD, Sty. y Challen.	—	—	—	350	—
BX	—	—	—	350	—
BX 14 E, RE, Leader T	810	740	630	450	360
BX 14 TRE y TGE	870	790	670	570	480
BX 16 TS	1060	900	810	730	—
BX 16 TGS	1140	970	870	780	—
BX 16 TRS y Athena	1270	1070	980	830	590
BX 19 TGS	1210	1030	930	840	—
BX 19 TRS, GT y Athena	1330	1120	1020	870	740
BX 19 GTI	1440	1220	1110	940	850
BX 19 GTI 16 V	1860	1620	1380	1240	1120
BX 19 TRS Break	1490	1280	1140	970	820
BX D	1220	1040	930	720	530
BX 19 D y RD	1300	1110	1000	770	560
BX 19 TRD	1370	1170	1060	800	580
BX 19 TRD Turbo	1590	1350	1140	1030	930
BX 19 RD Break	1460	1240	1120	860	730
CX 22 TRS	—	—	920	700	510
CX 25 GTI	—	—	—	510	—
CX 25 GTI Turbo 2	—	—	1840	1450	920
CX Prestige Turbo	—	—	2100	1710	1370

CHEVROLET					
MODELO	92	91	90	89	88
CX 25 D y RD	—	—	1170	970	630
CX TRD Turbo	—	—	1580	1190	800
CX 25 RDT Familiar	—	—	—	1620	1280
XM 2.0 i Luxe	2160	2090	1880	—	—
XM 2.0 i Grand Luxe	2760	2560	2300	—	—
XM V6 i	3420	3180	2860	—	—
XM Diesel Luxe	2360	2190	1970	—	—
XM Turbo D Grand Luxe	2980	2770	2490	—	—
ZX 1.4 Reflex	1060	950	—	—	—
ZX 1.4 Avantage	1150	1030	—	—	—
ZX 1.4 Aura	1200	1080	—	—	—
ZX 1.6 i Reflex	1170	1050	—	—	—
ZX 1.6 i Avantage	1200	1080	—	—	—
ZX 1.6 i Aura	1300	1070	—	—	—
ZX 1.9 i Volcano	1560	1400	—	—	—
ZX 1.9 D Reflex	1180	1060	—	—	—
ZX 1.9 D Avantage	1230	1110	—	—	—

CHEVROLET					
MODELO	92	91	90	89	88
Caprice	2340	2070	1790	1450	1190
Caprice	2430	2250	1880	1630	1380

DE TOMASO					
MODELO	92	91	90	89	88
Panther GT 5	7500	6300	5360	4520	—
Long Chassis	—	—	—	—	2100

FERRARI					
MODELO	92	91	90	89	88
400 GT	—	—	—	—	4800
Mondial S	—	—	—	—	4800
Mondial Cabrio	9850	8400	7500	6750	6080
Mondial T	9100	7700	7000	5900	5000
412	13800	11500	10350	9320	8390
Testarossa	16800	14000	12800	10700	9300

FIAT					
MODELO	92	91	90	89	88
Panda 1000 S Fire	570	510	460	—	—
Panda Siseley 4x4	770	690	620	—	—
Uno 45 Sting 3p	—	—	—	—	380
Uno 45 Fire 3p	—	—	—	—	400
Uno 45 Fire 5p	600	570	520	440	370
Uno 45 Fire S 3p	670	600	510	430	360
Uno 45 Fire S 5p	700	630	530	450	380
Uno 60 S 3p	710	640	540	460	390
Uno 60 S 5p	780	700	630	—	—
Uno 70 SX 3p	820	730	620	560	500
Uno 70 SL 5p	850	770	640	540	460
Uno 70 SX 5p	850	770	640	540	460
Uno Turbo ie	990	890	750	640	540
Uno Turbo ie ASKD	1080	920	830	750	680
Uno 1.7 DS 5p	790	710	550	470	400
Tipo 1.400	920	790	710	640	580
Tipo 1.400 DGT	1010	860	770	690	620
Tipo 1.600 DGT	1080	920	830	750	680
Tipo 1.800 DGT	1170	1050	—	—	—
Tipo 16V	1220	1100	990	—	—
Tipo TD DGT	1240	1060	950	860	770
Tipo 1.4 CL	1060	—	—	—	—
Tipo 1.4 S	1150	—	—	—	—
Tipo 1.4 SX	1210	—	—	—	—
Tipo 1.6 S	1210	—	—	—	—
Tipo 1.6 SX	1270	—	—	—	—
Tipo 1.8 SX	1380	—	—	—	

MODELO	92	91	90	89	88
Tempra 1.800 SX	1500	1350	1220	—	—
Tempra 1.900 D	1180	1060	950	—	—
Tempra 1.900 TD	1550	1400	1260	—	—
Tempra SW 1.4	1300	—	—	—	—
Tempra SW 1.8 SX	1620	—	—	—	—
Tempra SW 1.9 D	1410	—	—	—	—
Tempra SW 1.9 TD SX	1690	—	—	—	—
Regata Mare	—	—	430	390	—
Regata 70 S	—	—	400	310	—
Regata 100 S ie	—	—	510	430	—
Regata Weekend S ie	—	—	540	460	—
Regata Weekend DS	—	—	580	490	—
Regata DS	—	—	510	430	—
Croma CHT	1520	1260	1170	990	890
Croma 2.0 ie y Duemila	2000	1690	1540	1310	1180
Croma Turbo ie	2280	1930	1750	1500	1350
Croma TD	1850	1570	1480	1200	1080
Croma TDID	1620	1460	1310	1180	—

FORD

MODELO	92	91	90	89	88	
Fiesta C 4V	—	—	—	—	230	
Fiesta 1.1 5V	—	—	—	—	300	
Fiesta Bal./Hit/As. Hit/Trip 1.1	—	—	—	—	300	
Fiesta S y Ghia 1.4	—	—	—	—	390	
Fiesta XR2i	—	—	—	—	590	
Fiesta Trip D 1.6	—	—	—	—	380	
Fiesta Ghia 1.6 D	—	—	—	—	400	
Fiesta C 1.1 4V 3p	—	620	520	440	—	
Fiesta C 1.1 5V 3/5p	740	650	550	470	—	
Fiesta CLX Pac. Che 1.1 3p 790	670	570	490	—	—	
Fiesta CLX Pac. Che 1.1 5p 790	670	570	490	—	—	
Fiesta CLX Pac. Che 1.1 5p 790	670	570	490	—	—	
Fiesta CLX 1.3/1.4 3/5p	850	720	620	520	—	
Fiesta S 1.6 3p	790	670	560	480	—	
Fiesta Ghia 1.4 5p	780	650	560	480	—	
Fiesta XR2i 1.6 EFI	960	800	680	580	—	
Fiesta Ghia 1.8 D 3p	820	710	620	540	—	
Fiesta C, CL 1.8 D 3p	720	610	520	440	—	
Fiesta Ghia 1.8 D 5p	860	750	650	560	—	
Fiesta CL, Cheers 1.8 D 5p	760	650	550	460	—	
Fiesta S 1.4, Cay, Pac 1.3 3p 900	770	—	—	—	—	
Fiesta S 1.4, Cay, Pac 1.3 5p 900	770	—	—	—	—	
Fiesta Expo 1.4i	980	—	—	—	—	
Fiesta S 1.8i 2.16V (105)	1100	—	—	—	—	
Fiesta XR2i 1.8 16V (130)	1260	—	—	—	—	
Escort Laser CL y GL 1.3	—	—	—	—	440	
Escort Xtra CL y GL 1.4	—	—	—	—	510	
Escort Ghia 1.6	—	—	810	730	560	
Escort Ghia 1.6 i	—	—	870	790	700	
Escort GT, Mark y Xtra Rep. 1.6	—	—	730	660	560	
Escort XR3i	—	—	950	800	570	
Escort RS Turbo	—	—	1120	950	760	
Escort Cabrio Ghia 1.6	—	—	1180	990	790	
Escort CL, GL y Xtra 1.6D	—	—	—	—	370	
Escort Mark GT, Mars 1.8D	—	—	730	660	560	
Escort Ghia 1.6 D/1.8 D	—	—	810	730	660	
Escort Cabrio XR3i	—	—	1350	1150	850	
Escort Country 1.6/1.8D	—	—	730	620	520	
Escort CLX 1.3/Prima 1.3	1120	950	—	—	—	
Escort CLX 1.6 3p	1140	970	830	—	—	
Escort CLX 1.6 5p	1170	1000	850	—	—	
Escort 1.8i 16V 3/5p	1200	1020	—	—	—	
Escort S 1.6 3p	1310	1110	—	—	—	
Escort Ghia, Normade 1.6	1290	1110	—	—	—	
Escort Ghia, Normade 1.8i	1290	1110	—	—	—	
Escort XR3i 1.8i (105)	1350	1150	—	—	—	
Escort XR3i 1.8i (130)	1510	1280	—	—	—	
Escort RS 2000	1680	1430	—	—	—	
Escort CLX 1.8D 5p	1080	920	—	—	—	
Escort Ghia y Normade 1.8D	1190	1020	—	—	—	
Escort Cabrio 1.6i EFI	1490	1190	—	—	—	
Orion CL 1.3, 1.4	—	—	—	—	580 490	
Orion GL, Mark, GT, MII, 1.6	—	—	—	—	800 580 560	
Orion Ghia 1.6	—	—	—	—	830 710 600	
Orion Ghia 1.6 i	—	—	—	—	860 730 620	
Orion CLD, GLD 1.6D	—	—	—	—	—	520
Orion GT, MR, Marat. 1.8D	—	—	—	—	780 670 570	
Orion Ghia 1.6 D/1.8 D	—	—	—	—	830 700 600	
Orion CLX 1.6	1230	1050	890	—	—	
Orion CLX 1.6 i Cat	1320	1120	—	—	—	
Orion Ghia 1.6	1320	1120	960	—	—	
Orion Ghia 1.6 i Cat	1410	1200	—	—	—	

MODELO	92	91	90	89	88
Orion Ghia Si	1390	1180	—	—	—
Orion Ghia 1.6V (105)	1380	—	—	—	—
Orion Ghia 1.6V (130)	1580	—	—	—	—
Orion CLX 1.8D	1130	960	—	—	—
Orion Ghia 1.8D	1230	1050	—	—	—
Sierra CL y GL Laser 1.8 4/5p	—	—	—	—	600
Sierra CL, GL GT 2.0 4/5p	—	1010	860	730	640
GLS 2.0i 4p, XR 2.0i 3/5p	1680	1430	1210	—	—
Sierra XR 4x4 2.0i 5p	2170	1840	1570	—	—
Sierra GL 2.0i 4/5p	—	1160	990	840	710
Sierra CLX GT 2.0i 4/5p	1640	1400	1190	—	—
Sierra Ghia 2.0i 4/5p	1750	1480	1270	1080	920
Sierra XR4, Ghia, 4x4 2.8i	—	—	—	—	800
Sierra Cosworth 2.0i 3p	—	—	—	—	1300 1100
Cosworth 2.0i 4p 4x4	2900	2320	1970	—	—
Sierra CLX 2.3D 4/5p	—	—	—	—	1000 850 730
Sierra GL 2.3D 4/5p	—	—	—	—	1050 900 780
Sierra TD 4/5p	1540	1310	1110	—	—
Sierra Fam. CL y GL 2.0	—	—	—	—	540
Fam. CL 2.0i	—	1220	1040	890	750
Fam. CLX 2.0i y TD 1.8	1540	1300	—	—	—
Scorpio CL 2.0i 4/5p	—	—	—	—	1220 1040 880
Scorpio GL 2.0i 4/5p	1840	1620	1470	1250	940
Scorpio GL 2.4i 5p	—	—	—	—	1540 1310 1180
Scorpio GL 4x4 2.5p	2340	1910	1620	1460	1240
Scorpio Ghia 2.0i 4/5p	1880	1710	1450	1300	1100
Scorpio Ghia 2.4i 5p	—	—	—	—	1500 1350 1150
Scorpio Ghia 2.9i 5p	2210	2000	1700	1530	960
Scorpio Ghia 4x4 2.9i	2610	2220	1890	1600	1360
Scorpio Cosworth	2940	2500	2030	—	—
Scorpio GLX 2.0i 4x4 Cat.	1720	—	—	—	—
Scorpio GLX 2.9i 24V	2440	—	—	—	—
Scorpio Ghia 2.9i 4x4	2490	—	—	—	—
Scorpio Ghia 2.9i 24V	2970	—	—	—	—
Scorpio CJD	—	—	—	—	1630 1470 1300
Scorpio GTD	—	—	—	—	1780 1600 1360
Scorpio Ghia TD	—	—	—	—	2140 1930 1640
Scorpio Fam. GLX 2.0i	1720	—	—	—	—
Scorpio Fam. Ghia 2.9i	2100	—	—	—	—

HONDA

MODELO	92	91	90	89	88
Prelude 2.0 4WS	—	—	1800	1500	1350
Civic CRX 1.6i 16V	—	—	1500	1270	1140
Accord 2.0i 16V	—	—	1780	1500	1350
Civic LS 1.5i 16V	1360	1220	—	—	—
Civic ES 1.6i 16V	1640	1480	—	—	—
Escort Xtra CL y GL 1.4	—	—	—	—	2000 1800
Civ VTI 1.6i 16V	2000	1800	—	—	—
Concerto GL 1.4 16V	1220	1100	—	—	—
Concerto SX 1.6i 16V 4p	1730	1560	—	—	—
Concerto SX 1.6i 16V 5p	1470	1320	—	—	—
Accord 2.0i 16V	1950	1760	—	—	—
Accord 2.0i 16V Aut.	2040	1840	—	—	—
Accord 2.2i 16V	2280	2050	—	—	—
Prelude 2.3i 16V	2720	—	—	—	—
Legend 3.2i V6 24V	3870	—	—	—	—
Legend 3.2i V6 24V	4040	—	—	—	—
NSX 3.0 V6 24V	7510	—	—	—	—

INNOCENTI

MODELO	92	91	90	89	88
900 S	700	550	540	410	340
900 Turbo	990	750	680	620	520
900 ASE	790	620	600	540	460

JAGUAR

MODELO	92	91	90	89	88	
Sovereign V12	5130	4680	4280	3870	3420	
XJ6 3.2	4000	3690	3320	—	—	
Sovereign 3.2 Aut.	4550	4190	3770	—	—	
XJ6 3.6	—	—	—	—	3380 3060	
Sovereign 3.6 Aut.	—	—	—	—	—	3780 3420
XJ6 4.0	4640	4230	4050	3650	—	
Sovereign 4.0 Aut.	5090	4680	4500	4050	—	
Daimler 4.0 Aut.	5780	5220	4680	3960	3510	
XJS 3.6	4900	4410	4010	3600	3150	
XJS V12 Aut.	5450	4860	4410	3960	3420	

MODELO	92	91	90	89	88
US Cabrio Aut.	6030	5400	4860	4410	3780

LANCIA

MODELO	92	91	90	89	88	
Y 10 Fia	—	—	420	380	340	
Y 10 Fire	670	600	—	—	—	
Y 10 Fire LX IE	720	650	580	490	420	
Y 10 Turbo	—	—	570	480	430	
Y 10 GT	820	740	670	600	—	
Delta 1300	820	750	640	580	520	
Delta 1600 GT IE	950	850	740	630	540	
Delta HF Turbo IE	1060	960	800	680	580	
Delta 4x4	—	—	—	—	980	
Delta Integrale	2170	1950	1760	1580	—	
Delta Integrale 1.6 V	2340	2110	1900	1710	—	
Prisma 1.5 LX	—	—	710	640	580	
Prisma 1600 IE	—	—	—	—	580	
Prisma Symbol	—	—	790	710	640	
Prisma TD	—	—	820	740	670	
Thema 2.0 IE	1730	1540	1300	1110	940	
Thema V6	—	—	—	—	1210	
Thema Turbo E SW	—	—	—	—	2280 1940 1750	
Thema 2.0 IE 16 V	1890	1670	1500	1350	1210	
Thema Turbo E 16 V	2340	1990	1790	1610	1450	
Thema 8.32	—	—	—	—	3700 3330 3000	
Thema TD	—	—	—	—	—	1140
Thema TD Nuevo	2090	1880	1690	1520	—	
Thema Turbo DS SW	—	—	—	—	1980 1780 1600	
Dedra 1.600 ie	1380	1300	1170	—	—	
Dedra 1.800 ie	1540	1480	1330	—	—	
Dedra 2.0 ie	1790	1690	1520	—	—	
Dedra Turbo Diesel	1650	1480	1330	—	—	

MASERATI

MODELO	92	91	90	89	88	
425/C	—	—	—	—	1500 1300	
Biturbo 2500 ST	—	—	—	—	1400 1200 1000	
Spyder 2.5/C	—	—	—	—	—	2000
Spyder i/2.8	4000	3600	3240	2920	—	
220/420	—	—	—	—	—	1620 1460
222	2800	2600	2340	2100	—	
222 SE	3500	3200	2880	2590	—	
222 SR	4000	3600	3240	—	—	
422	3000	2700	2430	2190	—	
430	4500	4000	3600	3240	—	
228	4200	4000	3600	3240	—	

MAZDA

MODELO	92	91	90	89	88
323 4WD	—	—	1580	1420	1280
323 GT	1850	1580	1420	1280	—
323 F	2030	1720			

ROVER

MODELO	92	91	90	89	88
111 L	720	650	-	-	-
111 S 5p	770	690	-	-	-
114 S	790	710	-	-	-
114 SL 5p	850	760	-	-	-
114 GII	990	890	-	-	-
114 Si	1020	920	830	-	-
114 GSi	1150	1040	940	-	-
216 S	-	-	610	550	490
216 Spirit	-	-	650	580	520
216 SE/EF	-	-	750	670	570
216 Vitesse	-	-	850	750	670
216 GSi	1300	1170	1050	-	-
118 GII	1400	1190	-	-	-
414 GSi	1230	1050	-	-	-
416 GSi	1380	1160	-	-	-
416 GII	1570	1330	-	-	-
820 Si	1800	1700	1500	1300	1100
827 Sterling/Vitesse	2500	2200	1900	1600	1300
Metro 1.3	-	-	470	400	320
Metro MG	-	-	570	470	400
Metro 4p	-	-	520	450	380
Maestro 2.0 EF	950	810	680	570	470
Montego 1.6 SL	850	760	680	610	-
Montego 2.0 EF	-	-	-	-	680
Montego GSi 2.0	950	850	770	690	-
Montego GTI 2.0	1000	900	810	730	-
Montego State 2.0 GTI	1040	950	850	760	680
Montego DSL Turbo	1040	900	810	730	-

SAAB

MODELO	92	91	90	89	88
900i	-	1520	1370	1110	1000
900i 16V	1950	1750	1570	1280	1150
900 Turbo	-	-	1530	1130	970
900S	2100	1800	1600	1400	-
900 Turbo 16V	-	-	1530	1130	970
900i 16V Cabrio	3300	2980	2600	2210	-
900 Turbo Cabrio	3900	3320	2800	2140	1800
900i 16V 2.0/2.3	2400	2180	1950	1530	1350
9000 CDI 16V 2.0/2.3	2500	2300	2100	1700	1530
9000 Turbo 16V 2.0/2.3	3100	2650	2250	1710	1440
9000 CSI 2.0/2.3	2800	2520	-	-	-
9000 CS Turbo	3500	3150	2830	-	-
9000 CD T. 16V 2.0/2.3	3100	2650	2250	1710	1460
9000 Top Line/S 2.0/2.3	3900	3320	2800	2140	1800

SEAT

MODELO	92	91	90	89	88
Marbella L, Playa Sp., y Jun.	530	420	360	310	260
Marbella XL, GL y GLX	570	490	410	370	320
Ibiza Disc. Str. y Spc. 0.9	690	580	520	400	290
Ibiza GL, XL y CLX 1.2 3p	710	600	550	460	300
Ibiza GLX 1.2 3p	790	670	610	520	360
Ibiza Disc. Spc 1.5 3p	680	580	490	440	390
Ibiza XL 1.5 3p	770	650	580	500	350
Ibiza GLX 1.5 3p	840	720	660	550	400
Ibiza SL 1.5 3p	920	770	700	630	570
Ibiza Disc. Spc. Str. 0.9 5p	670	570	510	430	390
Ibiza Disc. Spc. Str. 1.2 5p	740	620	570	430	390
Ibiza GL y CLX 1.2 5p	720	610	560	480	430
Ibiza GLX 1.2 5p	840	710	650	550	500
Ibiza GL, XL y CLX 1.5 5p	760	640	580	490	440
Ibiza GLX 1.5 5p	900	760	690	580	520
Ibiza Inyección 5p	940	790	710	640	-
Ibiza Disc. Spc y Jun. D 3p	570	480	440	380	320

MODELO

MODELO	92	91	90	89	88
Ibiza GLD y XLD 3p	770	670	590	450	330
Ibiza Disc y Spc y Jun. D 5p	610	520	470	400	310
Ibiza GLD y XLD 5p	820	700	630	490	440
Malaga L, GL Touring 1.2	610	530	450	400	360
Malaga GLX 1.2	640	570	480	430	390
Malaga L, GL y Biri y Tour. 1.5	670	590	480	360	310
Malaga GLX 1.5	700	630	530	410	360
Malaga 1.5 Inyección	800	720	610	470	400
Malaga LD y Touring D	720	550	420	320	260
Malaga GLD y GLXD	770	600	470	370	310
Toledo 1.6 CL	1140	1020	-	-	-
Toledo 1.6 GL	1220	1100	-	-	-
Toledo 1.8 CL	1230	1110	-	-	-
Toledo 1.8 GL	1310	1180	-	-	-
Toledo 1.8 GLX	1470	1320	-	-	-
Toledo 2.0 CL	1400	1260	-	-	-
Toledo 2.0 GL	1480	1330	-	-	-
Toledo 2.0 GLX	1620	1460	-	-	-
Toledo 2.0 GT	1640	1480	-	-	-
Toledo 1.8 GT 16V	1820	1640	-	-	-
Toledo 2.0 GLX Aut.	1760	1580	-	-	-
Toledo 2.0 GT Aut.	1790	1510	-	-	-
Toledo 1.9 D GL	1320	1190	-	-	-
Toledo 1.9 D GL	1390	1250	-	-	-
Toledo 1.9 TD GL	1420	1280	-	-	-

SKODA

MODELO	92	91	90	89	88
130 L 5v	-	-	-	-	200
130 GL	520	370	340	290	260
130 Rapid	-	-	-	-	240
136 L Favorit	580	490	440	400	-
136 Rapid	570	480	430	380	-

SUBARU

MODELO	92	91	90	89	88
XT Turbo 4WD	2800	2350	2000	1800	1620
Justy 1.2 4WD	1100	1000	850	770	690
1.8 GL 4WD	1650	1500	1270	1140	1030
Coupe 1.8 Turbo 4WD	1950	1750	1490	1340	1210
Familiar 1.8 Turbo 4WD	2100	1850	1570	1410	1270
Legacy 1.8 16V GL Sedan	1440	1300	-	-	-
Legacy 1.8 16V GL SW	1480	1330	-	-	-
Legacy 2.0 Turbo 4WD	2410	2170	-	-	-
Legacy 2.2 4WD SedanGX	1750	1580	-	-	-
Legacy 2.2 4WD SW GX	1960	1760	-	-	-
SVX 3.3 24V 4WD	3640	-	-	-	-

SUZUKI

MODELO	92	91	90	89	88
Swift 1.3 GL	830	740	660	590	530
Swift GTI 16V	1160	1040	930	840	760
Swift Sedan 1.6 GLX	1070	970	870	780	-
Swift Sedan 1.6 GLX 4x4	1240	1110	1000	900	-
Long Champ	-	-	-	-	2100
Long Champ	-	-	-	-	2100

TOYOTA

MODELO	92	91	90	89	88
Hiace 1.5	-	1560	1410	1270	1140

MODELO

MODELO	92	91	90	89	88
Celica 2.0 GT	-	1890	1610	1450	1300
MR2	-	1840	1570	1410	1270
Supra 3000	-	2920	2480	2230	2000
Supra Targa	-	3060	2600	2340	2100
Camry	-	1340	1140	1030	920
Corolla 1.6	1320	1190	-	-	-
Celica 2.0 GTI	2610	2350	-	-	-

VOLKSWAGEN

MODELO	92	91	90	89	88
Polo Bunny 1.0 y 40 C	680	580	530	400	220
Polo 45 C y Fox 1.0	730	630	580	420	340
Polo 55 CL y Fox 1.3	800	680	620	460	360
Polo Classic C 1.3	730	620	570	420	330
Polo Classic CL 1.3	830	710	640	480	360
Polo Classic Bel Air	770	650	580	520	-
Polo Fox Diesel	840	710	600	540	480
Polo Classic CL D	870	740	670	520	470
Polo Coupé Fox 1.0	730	630	540	490	440
Polo Coupé CL	820	700	590	530	480
Polo Coupé GT 55 cv	870	750	640	580	520
Polo Coupé GT 75 cv	920	800	680	610	550
Golf CL 80 3p	1130	-	-	-	-
Golf CL 75 3p	1280	-	-	-	-
Golf GL 75 3p	1400	-	-	-	-
Golf GL 90 3p	1470	-	-	-	-
Golf GL 90 3p Aut. y GTI 3p	1590	-	-	-	-
Golf VR6 3p	2580	-	-	-	-
Golf CLD 3p	1320	-	-	-	-
Golf GTD 3p	1530	-	-	-	-
Golf GTD 3p	1570	-	-	-	-
Golf CL 60 5p	1190	-	-	-	-
Golf CL 75 5p	1340	-	-	-	-
Golf GL 75 5p	1460	-	-	-	-
Golf GL 90 5p	1530	-	-	-	-
Golf GL 90 5p Aut. y GTI 5p	1650	-	-	-	-
Golf VR6 5p	2640	-	-	-	-
Golf CLD 5p	1380	-	-	-	-
Golf GTD 5p	1590	-	-	-	-
Golf GTD 5p	1580	-	-	-	-
Golf Sprinter 2 p	1120	950	880	770	-
Golf Sprinter 4 p	1180	1000	900	810	-
Golf CL 75 cv 2 p	1190	1020	920	780	590
Golf CL 75 cv 4 p	1270	1080	920	830	740
Golf CL 90 cv 2 p	1350	1150	1040	870	670
Golf CL 90 cv 4 p	1420	1220	1040	940	840
Golf GTI 112 cv 2 p	1440	1240	1110	940	730
Golf GTI 112 cv 4 p	1500	1300	1170	990	750
Golf GTI 16 v 2 p	1650	1410	1270	1070	860
Golf GTI 16 v 4 p	1730	1480	1330	1120	900
Golf CL D 2 p	1180	1000	900	690	540
Golf CL D 4 p	1250	1060	960	740	560
Golf GTD 2 p	1390	1180	1060	820	630
Golf GTD 4 p	1460	1240	1120	850	660
Golf Cabrio GLI	1520	1300	1170	990	800
Golf Cabrio Quattro	1700	1450	1300	1100	900
Vento CL 75	1350	-	-	-	-
Vento CL 90	1420	-	-	-	-
Vento GL 75	1490	-	-	-	-
Vento GL 90	1550	-	-	-	-
Vento GL 90 Aut.	1660	-	-	-	-
Vento GT	1870	-	-	-	-
Vento CLD	1450	-	-	-	-
Vento QTD	1650	-	-	-	-
Jetta CL 75 cv	840	710	650	580	520
Jetta CL 90 cv	920	780	700	630	560
Jetta GT	1200	1040	880	660	500

MODELO

MODELO	92	91	90	89	88
Jetta CLD	970	830	740	660	590
Jetta CL TD	980	840	750	670	600
Passat 1.8 C L	-	-	-	-	420
Passat 2.0 GLS	-	-	-	-	620
Passat 1.6 CL D Turbo	-	-	-	-	510
Passat CL 90 cv	1340	1200	1080	970	870
Passat CL 90 cv	1540	1390	1250	1120	1000
Passat GL 112 cv	1690	1490	1340	1200	1080
Passat GT 16 v	1950	1760	1580	1420	1280
Passat CL TD	1540	1390	1250	1120	1000
Passat Variant CL 90 cv	1400	1180	1000	900	810
Passat Variant GL 112 cv	1690	1420	1210	1090	980
Passat Variant TD	1600	1360	1150	1040	940
Corrado 16 v	2300	1940	1650	1490	1340
Corrado G 60	2640	2240	1900	1710	1540
Solrocco GT	-	960	810	660	500
Solrocco GTX	-	1110	940	750	660
Solrocco GT 16V	-	1040	940	800	680

VOLVO

MODELO	92	91	90	89	88
244 GL	-	1450	1260	1070	850
244 GT	-	1690	1500	1350	1100
244 GLD	-	-	1180	990	710
245 GL	-	1350			

Canalcar

Vehículos de hasta 1.400 cc

Marca y modelo	Año	Precio
Citroën AX 11 TRE 5P	91	675.000
Citroën AX 14 TRs	90	625.000
Citroën AX 14 TZD 5P	91	875.000
Fiat Uno 11	93	790.000
Fiat Uno 70 SX	90	670.000
Ford Escort 13	91	725.000
Ford Fiesta 11 CLX	91	725.000
Opel Corsa 14S	91	790.000
Opel Corsa 12 Jaca	91	690.000
Peugeot 205 Winner	92	845.000
Peugeot 205 Premium	92	975.000
Renault Clio 14 RT A/A	92	1.225.000
Renault Supercinco Five	91	690.000
Seat Marbella GLX	92	490.000
Seat Ibiza 12	89	540.000

...Y MUCHAS MÁS OPORTUNIDADES

Vehículos de 1.400 cc a 1.900 cc

Marca y modelo	Año	Precio
BMW 318IS FE	91	1.750.000
Citroën ZX 19 Diesel	93	1.375.000
Fiat Tipo 18 I FE	92	1.290.000
Ford Escort 18 Diesel	91	945.000
Ford Orion 16 CLX A/A	93	1.275.000
Ford Fiesta XR2 i Turbo	91	1.050.000
Ford Sierra 18 Turbo D	91	1.390.000
Lada Niva 4x4	93	790.000
Lancia Dedra 16 I E	92	1.450.000
Peugeot 205 GTI A/A	91	1.325.000
Renault 21 TXI 140cv FE	91	1.550.000
Renault Clio 17S A/A DA	92	1.150.000
Rover 216 GTI A/A	92	1.425.000
Seat Ibiza 15 A/A	92	975.000
Volkswagen Corrado G80 FE	91	2.250.000

...Y MUCHAS MÁS OPORTUNIDADES

GARANTIA TOTAL: La más completa del mercado y por escrito. **CERTIFICAMOS** por escrito, que nuestros coches no han sufrido golpe estructural.

EMPRESA recomendada por las principales revistas del automóvil.

FACILIDADES: Con y sin entrada hasta 60 meses.

COMPRAMOS su coche usado a cambio.

PRECIO FIJO para que usted no se vea sorprendido.

Martín de los Heros, 63. Metro Argüelles
Tel: 542 04 07 - Fax: 542 27 63 (MADRID)

Vehículos de más de 1.900 cc

Marca y modelo	Año	Precio
Audi 90 Quattro FE	89	1.950.000
Audi Coupé 23 FE	92	3.100.000
Ford Sierra 20i Ghia FE	92	1.890.000
Ford Sierra 20 GT A/A DA	90	1.100.000
Lancia Thema IE FE	89	975.000
Opel Calibra 20 i FE	91	2.175.000
Opel Kadett GSI A/A	91	1.375.000
Opel Vectra GT AA/DA	90	1.625.000
Opel Omega 2.0i CD FE	88	1.350.000
Renault 21 GTX FC	90	1.278.000
Opel Astra 2.0 i GT SP	92	1.475.000
Opel Ascona 2.0 i GT	88	575.000
Mercedes 190 E AA/DA	90	2.275.000
Opel Vectra 2.0 i GT FE	93	2.150.000
Peugeot 405 SPI AA/DA	92	1.625.000

...Y MUCHAS MÁS OPORTUNIDADES



Desde 1964

TENEMOS
200
MÁS



COVA 81



AUTOMOVILES YALE

MARTINEZ IZQUIERDO 6
TELEFONO (91) 355 18 18
28028 - MADRID

SELECCION GARANTIZADA

FINANCIACION ESPECIAL
SIN ENTRADA Y HASTA 48 MESES
UN AÑO DE GARANTIA SEGUN MODELO

COMPRAMOS COCHES QUE ESTEN EN
MUY BUEN ESTADO CON MENOS DE
CINCO AÑOS DE ANTIGUEDAD

FUTURAUTO. FORD Escort 1.3 CL, 5P, color blanco, año 87. Tel. (91) 604 97 62.

FUTURAUTO. ROVER 216 S 5 v. año 89, color gris metalizado, 650.000 ptas. Tel. 91-6 04 97 96.

FUTURAUTO. Peugeot 205 GT. 5 puertas, gris metalizado, año 84, elevallas y cierre, 450.000 ptas. Tel. (91) 604 97 62.

FUTURAUTO. ROVER 114 GTI

16V. 3 puertas, año 91, color negro, elevallas eléctricas, llantas, spoiler, cierre, 820.000 ptas. Tel. (91) 604 97 96.

FUTURAUTO. OPEL Kadett 1.3S. 5 p. a toda prueba, año 1988, color blanco, 595.000 ptas. Tel. (91) 604 97 96.

FUTURAUTO. FORD Escort XR3i, seminuevo, año 1988, color blanco, 775.000 ptas. Tel. (91) 604 97 62.

FUTURAUTO.

RENAULT 5 GTL, 5V. Año 86, color gris metalizado, 400.000 Ptas. Tel. 91-604 97 96.

FUTURAUTO. PEUGEOT 309 Premium, color blanco, año 1991, 810.000 ptas. Tel. 91-604 97 62.

YALE. Audi 100 2.8 E V6. Impecable, año 91, un año de garantía. Tel. (91) 355 18 18.

YALE. Saab 9000 i Turbo. Año 90. Pocos kms. Un año de garantía. Tel. (91) 355 18 18.

YALE. Audi 90 2.2 E. ABS, A.A. Finales 89. Un año de garantía. Tel. (91) 355 18 18.

YALE. BMW 318 i S. Aire acondicionado, Año 90. Un año de garantía. Tel. (91) 355 18 18.

YALE. BMW 535 i, muchos extras. Finales del 88. Un año de garantía. Tel. (91) 355 18 18.

YALE. BMW 525i. Año 91, muy cuidado. Un año de garantía. Tel. (91) 355 18 18.

YALE. CITROËN ZX Aura Turbo diesel. Aire, año 92. Un año de garantía, Tel. (91) 355 18 18.

YALE. Volkswagen Golf GTI 16v. Año 89. Un año de garantía, Tel. (91) 355 18 18.

EURONORTE. Renault 21 GTX, Año 91. Aire acondicionado, 48.000

FUTURAUTO S.A.



SERVICIO OFICIAL

OFERTA DEL MES

PEUGEOT 405 SRL AIRE ACONDICIONADO. AZUL METALIZADO. AÑO 88. M.IX. 990.000 PTAS.

OFERTA

FORD FIESTA 1.4 CLX. 3 PUERTAS. AIRE ACONDICIONADO. BLANCO. AÑO 90 M-KS. 730.000 PTAS

OCASION

CITROËN AX 11 TR. 5 PUERTAS. COLOR BLANCO. AÑO 90. CR-M 625.000 PTAS

OCASION

SEAT IBIZA 1.5 CRONO. COLOR AZUL METALIZADO. AÑO 89. M-KL. 695.000 PTAS

TALLER Y VENTA : CTRA. DE HUMANES Km. 1.200
TEL.: 91-604 97 96 / 62 - 28960 FUENLABRADA (MADRID)

kms. Seminuevo. Garantía. 1.250.000 ptas. Tel. (91) 730 57 97.

EURONORTE. Volkswagen Golf GTI. Año 90. A.A. Radiocassette. 1.275.000 ptas. Garantía. Tel. (91) 730 57 97.

EURONORTE. Fiat Tipo 1.8 i 16 V. Año 90. Impecable. Blanco. Garantía. 1.000.000 ptas. Tel. (91) 730 57 97.

EURONORTE. Opel Corsa 1.200

Joy. Año 89. Descapotable. Impecable. Garantía. 680.000 ptas. Tel. (91) 730 57 97.

EURONORTE. Peugeot 605 SX 3.0, 6 cilindros. Full equipo, año 90. Garantía de un año 2.300.000 ptas. 37.000 km. Tel. (91) 730 57 97.

EURONORTE. Peugeot 205 GTX. Año 1991. Color rojo. Seminuevo. Llantas de aleación. 790.000 ptas. Garantía. Tel. (91) 730 57 97.

EURO-NORTE AUTOMOVILES

VEHICULOS DE OCASION REVISADOS EN NUESTROS PROPIOS TALLERES

CERTIFICADO DE GARANTIA DEL VEHICULO POR ESCRITO

FINANCIACION PERSONALIZADA

COMPRAMOS COCHES SEMINUEVOS PAGAMOS AL CONTADO TRASFERIMOS EN EL ACTO

Alfredo Marquerie 11
Tel.: 91-378 00 51
(LA VAGUADA)

C/ Llodio 24
Tel.: 91-730 57 97

Motor 16



COVA 81

ITALO OFERTA DEL MES

EMPIEZA ESTE MES CON "0" DE "0" Km."

MAS DE 100 AUTOMOVILES CON "0" Km." CON UN AHORRO DE UN 30% SOBRE EL P.V.P.

FINANCIACION SIN ENTRADA HASTA 60 MESES

Paseo de la Dirección 348 y 350 TEL: 91-323 52 43

EURONORTE. Volkswagen Golf GTI. Año 90. Llantas BBS, equipo de música, kit aerodinámico. 1.300.000 ptas. Garantía. Tel. (91) 730 57 97.

EURONORTE. Opel Kadett 1.8 i GT, 4 puertas, llantas rojo, año 88. OPORTUNIDAD. 690.000 ptas. Tel. (91) 730 57 97.

ITALO. Volvo 760. Full equipo, año 90. Tel. 91-323 50 25.

ITALO. Mercedes 300 CE. Full equipo. Año 89. Tel. 91-323 50 25.

ITALO. Fiat Tipo 1.4, año 91. Tel. 91-323 50 25.

ITALO. Volvo 940 Año 92. 2.500.000 Ptas. Tel. 91-323 50 25.

ITALO. Ford Scorpio 2.9 Ghia, año 89. 1.250.000 ptas. Tel. 91-323 50 25.

ITALO. Honda Concerto 16V. Full equipo. Año 93. 2.200.000 ptas. Tel. 91-323 50 25.

ITALO. Volvo 480 ES. Full equipo, año 93. 2.300.000 ptas. Tel. 91-323 50 25.

ITALO. Mercedes 190 2.6 Full equipo, año 91. 2.300.000 Ptas. Tel. 91-323 50 25.

AUTOS ALONSO. Peugeot 405 SRI, aire acondicionado, dirección asistida, año 90. 1.290.000 Ptas. 6 meses de garantía. Tel. 91-5432301

AUTOS ALONSO. Ford Escort 1.6 EFI

Cabriolet, año 92. 1.475.000 ptas. 6 meses de garantía. Tel. 91-5432301.

AUTOS ALONSO. Mercedes 190 E 2.6 Aire acondicionado, año 89. 2.300.000 Ptas. 6 meses de garantía. Tel. 91-543 23 01

AUTOS ALONSO. Opel Vectra 2.0i Año 90. 1.350.000 ptas. 6 meses de garantía. Tel. 91-543 23 01.

AUTOS ALONSO. Nissan Vanette Diesel 7 pl. 875.000 Ptas. 6 meses de garantía. Tel. 91-5432301.

AUTOS ALONSO. Suzuki Swift GTi. Año 89. 775.000 ptas. 6 meses de garantía. Tel. 91-543 23 01.

AUTOS ALONSO. Toyota MR2 Turbo. Full equipo. Semiestreno. Tel. 91-543 23 01

AUTOS ALONSO. Suzuki Santana Samurai 1.350.000

AUTOLUCANO GRAN STOCK EN COCHES DE OCASION

VEHICULOS DE TODAS LAS MARCAS Y MODELOS REVISADOS Y GARANTIZADOS

ABIERTO SABADOS

C/ILIADA Nº 25 - TEL.: 91-320 49 34 METRO LAS MUSAS - AUTOBUSES 28 Y 48

Motor 16



ALONSO AUTOMOVILES

COMPRAMOS SU COCHE Y SE LO PAGAMOS AL CONTADO

EXPOSICION Y VENTA DE VEHICULOS NACIONALES Y DE IMPORTACION, SEMINUEVOS, REVISADOS Y GARANTIZADOS

PARKING GRATUITO PARA CLIENTES ABIERTO SABADOS TARDE Y DOMINGOS MAÑANA

C/ GUZMAN EL BUENO 37 TEL.: (91) 543 51 31/23 01 (METRO ARGUELLES)

ptas. 6 meses de garantía. Tel. 91-543 23 01

AUTOLUCANO. Opel Astra GSI 16V, aire acondicionado, dirección asistida, elevalunas eléctricos y llantas de aleación, color blanco, año 91. 1.775.000 ptas. Tel. 91-320 49 34.

AUTOLUCANO. Renault Clio 16V, verde metalizado, año 91. 1.225.000 ptas. Tel. 91-320 49 34.

AUTOLUCANO. Renault 19 TXE, año 90, aire acondicionado, dirección asistida, elevalunas y cierres centralizados de puertas, 950.000 ptas. Tel. 91-320 49 34.

AUTOLUCANO. Renault 5 GT Turbo. Negro, año 1986. 380.000 ptas. Tel. 91-320 49 34.

AUTOLUCANO. Citroën XM Turbo Motor Diesel, color verde tritón, todos los extras, año 92. 3.325.000 ptas. Tel. 91-320 49 34.

AUTOLUCANO. Citroën AX GTI, blanco, rojo, gris sillex, año 92, A.A., elevalunas eléctricos, cierres centralizados. Tel. 91-320 49 34.

AUTOLUCANO. Citroën ZX 1.8i Sport, blanco, año 93. 4.000 kms. elevalunas eléctricos y cierres centralizados, 1.700.000 ptas. Tel. 91-320 49 34.

AUTOLUCANO. Seat Panda 40, rojo, buen estado, 175.000 ptas. Tel. 91-320 49 34.

ARGÜELLES. Alfa 75, rojo, año 89. 890.000 ptas. Tel. 91-549 57 88.

ARGÜELLES. Fiat Tempra 1.4, año 90. 1.050.000. Tel. 91-549 57 88.

ARGÜELLES. Citroën AX, año 88, Gris metalizado, 425.000 ptas. Tel. 91-549 57 88.

ARGÜELLES. Ford Sierra 1.8 GL, año 88. 790.000 ptas. Tel. 91-549 57 88.



COVA 81



ARGÜELLES. Audi 90 20V, negro metalizado, 2.175.000 ptas. Tel. 91-549 57 88.

ARGÜELLES. Fiat Uno, 5 puertas, año 88. 575.000 ptas. Tel. 91-549 57 88.

ARGÜELLES. Renault 21, año 90, ABS, aire acondicionado, 1.375.000 ptas. Tel. 91-549 57 88.

ARGÜELLES. Lancia Thema 2.0 Turbo, año 87. 1.475.000 pts. Tel. 91-549 57 88.

ARGÜELLES. Mitsubishi Eclipse, 195 CV, año 1992. Color blanco, 2.950.000 ptas. Tel. 91-549 57 88.

ARGÜELLES. Mercedes 300 Familiar, año 87, full equipo, 3.300.000 pts. Tel. 91-549 57 88.

ARGÜELLES. Jeep Cherokee Limited, año 90, Tel. 91-549 57 88.



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

A. ARGÜELLES

SELECCIONADOS Y REVISADOS EN NUESTROS TALLERES

Alfa 75 Aire. Años 87 y 89.
Ford Escort Cabriolet, 10 meses de uso.
Ford Sierra 2.0i. Años 91 y 92.
BMW 535i. Año 90. Full Equipo.
BMW 628 CSI. 80.000 Kilómetros.
Audi 90 20V. 41.000 kilómetros.
Jaguar 3.6 Sovereign. Años 87 y 89.

Mercedes 260. AÑO 90.
Mercedes 300 E. y 24 V. Año 87.
Mercedes 190 E. 2.3 16V. Año 92.
Opel Calibra 2.0 16V. Año 92.
Jeep Cherokee Limited. Año 91.
Range Rover. Año 90. 56 km.
Renault 21. ABS. Aire. 44.000 km.

Jeep Wrangler. Año 90. Dos capotas. Peugeot 405 SRI. Año 89.
Mercedes 300 D Turbo. Año 91.
Seat Ibiza 1.5 CLX. Aire. Año 92.
Volkswagen Corrado G-60. Año 90.
Mitsubishi Eclipse 6 meses de uso.
BMW M-5. Año 90.

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

ARGÜELLES. Volkswagen Golf GTI, año 88. 1.085.000 ptas. Tel. 91-549 57 88.

ARGÜELLES. Renault R-11 Turbo, año 85, rojo, techo, 450.000 ptas. Tel. 91-549 57 88.

AUTOS FERNANDEZ. Espace RT 2.2 7 plazas, año 92. 2.650.000 ptas. garantía. Tel. 91-551 22 50.

AUTOS FERNANDEZ. Opel Calibra 16 válvulas.

A.A.ABS, Año 91. 2.300.000 ptas. Garantía. Tel. 91-551 22 50.

AUTOS FERNANDEZ. Honda Civic, full equipo, año 93. 4.000 kms. 2.200.000 ptas. Garantía. Tel. 91-551 22 50.

AUTOS FERNANDEZ. Volkswagen Golf GTI, año 89. 1.100.000 ptas. garantía. Tel. 91-551 22 50.

AUTOS FERNANDEZ. Nevada TXE, A.A., 950.000 ptas. Garantía. Tel. 91-551 22 50.

AUTOS FERNANDEZ. Ford Sierra 2.3. Diesel, año 89. 1.100.000 ptas. Garantía, Tel. 91-551 22 50.

AUTOS FERNANDEZ. Nissan Patrol 6 cilindros, aire acondicionado, año 91. 2.150.000 ptas. Tel. 91-551 22 50.

AUTOS FERNANDEZ. Merce-

aluminio, 5.100.000 Ptas. Tel. 91-409 72 63.

IMPORT CARELEN. Mercedes 300 E 24 V. Año 90, cuero, climatizador, elevalunas, llantas, radio cassette, ABS, pintura metalizada, lunas tintadas. 3.900.000 ptas. Tel. 91-409 72 63.

IMPORT CARELEN. Mercedes 300 Turbo Diesel. Año 92. cuero, Aire acondicionado, elevalunas, llantas de aluminio, 4.900.000 ptas. Tel. 91-409 72 63.

IMPORT CARELEN. Mercedes 300 Turbo Diesel 4 Matic, llantas de aluminio, elevalunas, cierre centralizado, Pintura metalizada, 4.900.000 ptas. Tel. 91-409 72 63

IMPORT CARELEN. Chevrolet Lumina, año 91, Aire acondicionado, elevalunas, cierre centralizado, pintura metalizada, llantas aluminio, 2.800.000 Ptas. Tel. 91-409 72 63.

IMPORT CARELEN

COMPRE UN COCHE EN MADRID A PRECIO ALEMAN

REVISADOS Y GARANTIZADOS FACILIDADES HASTA 6 AÑOS

MERCEDES - BMW - AUDI - JAGUAR

" PRECIOS ESPECIALES PARA COMPROVENTAS " GRAN STOCK EN COCHES DE IMPORTACION

C/ DOCTOR ESQUERDO 59 TEL - (91) 409 72 63 y 504 64 89

AUTOS FERNANDEZ

SISTEMA VEHICULO OCASION

TURISMOS-INDUSTRIALES

100 VEHICULOS EN STOCK

AV. MENENDEZ PELAYO 38 - TELEFONO (91) 501 22 93

Motor 16

1000 COCHES EN STOK, GRANDES, PEQUEÑOS, FAMILIARES, TODO TERRENO, DEPORTIVOS, DE LUJO...

AUTOFIRA

MERCADO PERMANENTE DE VEHICULOS DE OCASION

RDA. GENERAL MITRE
JUNTO CAMPO ESPANOL-BARCELONA

**EN UNA SOLA VISITA
ENCONTRARA SU OCASION**

ABIERTO LABORABLES DE 10 H A 20 H.
DOMINGOS Y FESTIVOS DE 10 H A 14 H.

LADA NIVA Carburador Weber, colectores Iresa, árbol levas, competición, encendido electrónico, culata rebajada, barras antivuelco, defensas delante atrás, estriberas, ruedas balón, aletas ensanchadas,

etcétera. Único. Perfecto estado de conservación. 400.000. Urge la venta Tel: 91-530 44 66.

CHRYSLER Voyager LE Automático, full equipo, con 40.000 Kms. Vendo

Por aburrimento. Precio muy interesante. Tel. 987-22 53 16.

CHRYSLER Necesito alguien que me facilite dirección, teléfono, fax del departamento de asistencia técnica de Chrysler en Detroit, Estados Unidos, para hacer reclamación. Tel. 987 / 22.53.16

AUTO EXPORT DELGADO. Vendo toda clase de Automóviles de serie, clásicos descapotables, máquinas

obras públicas, toda clase de camiones, servicio de Aeropuerto y hotel, trámites de aduana y papeles. Actualmente vendo Maserati Quattroporte, 4,9 litros, full equipo, conservado en estado perfecto 2.500.000 ptas. Mercedes 300 E, varios extras, perfecto estado de conservación, 1.700.000 ptas. Exportación, además, de toda clase de repuestos motores, etc, tanto nuevos como usados. Tel. 07-49-7582-2438. Fax. 07-49-7582-

tos de cuero negro, ruedas, radios y demás extras, capotas y funda. 3.900.000 ptas. Tel. 91-560 08 04 o 461 26 12.

SUZUKI Vitara, techo lona A-LH, 58.000 Kms, extras, perfecta conservación. Un millón de pesetas. Tel. 7415517.

LANCIA DELTA HF, M-KM, color negro antracita, techo, asientos deportivos Recaro, impecable, 850.000 pesetas, particular,

MAZDA
323 F GTR
NUEVO A ESTRENAR, ROJO,
MOTOR 1.81 16V,
TRACCION A LAS CUATRO
RUEDAS
PVP: 3.650.000 PTAS
MATRICULACION INCLUIDA
NO IRR MUNICIPAL
TEL: (981) 57 00 42

LADA NIVA 4X4
M-NG
12.000 KMS.
SEGURO POR UN
AÑO. PERFECTO
ESTADO, UTILIZADO
EN CIUDAD
830.000 PTAS.
TEL: (91) 447 58 95



ENVÍENOS este cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en mayúsculas. El precio por palabra es de 50 ptas. También puede anunciarse en los módulos de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 10 000 ptas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño llame al teléfono (91) 407 27 00

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

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 39
Madrid-28037

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

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos _____
Domicilio _____
Teléfono _____

Firma _____



VAROSA



POST
GARANTIA
VENTA

Cita: Fuenlabrada Moraleja km 4 HUMANES (MADRID)
TEL: 606 51 49 1511 FAX: 697 67 05



LA SEGURIDAD DEL LEADER EN ESPAÑA

ENTREGA INMEDIATA. MITSUBISHI MONTERO CORTO, LARGO, GASOLINA, TURBO DIESEL, MITSUBISHI 3000, 222 Y 305 CV, ECLIPSE TRES VERSIONES, TOYOTA CELICA, HONDA CIVIC/COUPE

MITSUBISHI ELECTRIC
TELEFONIA MOVIL
Distribuidor Autorizado
POLARIS

CONCESIONARIO OFICIAL
MOTOS DE AGUA
QUADS

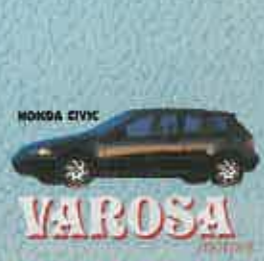
POLARIS, VAROSA MOTORS, es concesionario oficial POLARIS con toda su gama de motos de cuatro y seis ruedas para la diversión y el trabajo. Existen varios modelos adecuados a cada necesidad, con marcha atrás, cambio automático, arranque eléctrico, suspensiones regulables, etc. Todos los modelos se entregan matriculados para poder circular con ellos inclu-

so por ciudad y carretera. Su terreno ideal es el campo, la playa, montaña o las pistas de tierra donde se disfruta de su divertidísimo y fácil manejo. Para circular por vías públicas sólo se necesita el carnet de coche. POLARIS es la única marca homologada oficialmente en España. Descúbranos en VAROSA MOTORS:

VAROSA MOTORS. El especialista del vehículo nuevo japonés con gran atención a los deportivos y los todo terreno. Gran stock de vehículos en exposición. Almacén, taller y servicio propios, posibilidades de Leasing y financiación hasta 60 meses. Visite VAROSA MOTORS, quedará gratamente sorprendido.

HONDA CIVIC SI 125 CV, A.A., D.A., elevalunas, cierre, espejos eléctricos, techo eléctrico, airbag, cruise control, asientos deportivos, tapicerías exclusivas, 3 cinturones traseros, entrega inmediata, lo tenemos para usted en VAROSA MOTORS.

MOTOS Acuáticas. VAROSA MOTORS como concesionario oficial Polaris, dispone de toda su gama de motos acuáticas en sus diferentes versiones entre ellas la moto de agua más rápida del mundo. VAROSA MOTORS también dispone de motos para nieve, una gran diversión.



VW ESCARABAJO 1303. CABRIOLET
AÑO 87.
INYECCION Y A.A., DE ORIGEN.
PERFECTO
TRIUMPH TR6
AÑO 72.
LLANTAS DE RADIOS CROMADAS.
PERFECTO ESTADO
TEL: (91) 561 95 20
NOCHES



General Pardifias, 3 Dpdo
tel: 5 75 18 38 - 5 75 12 17
28801 MADRID



SERVICIO ASISTENCIA TECNICA - VENTA E INSTALACION
SONIDO DE AUTOMOVIL Y ALARMAS

COMPRAR Y VENDER

DITECNICA



MITSUBISHI
DIESEL Y GASOLINA



CHRYSLER VOYAGER
DIESEL
Y GASOLINA



JEEP GRAND CHEROKEE
LTD Y LAREDO



CADILLAC SEVILLE STS



CORVETTE ZR-1 COUPE

• ESPOSICION Y VENTA: C/VELAZQUEZ, 148 TELF:(91)564 55 56/564 56 31 (5 LINEAS)
• TALLERES: C/ FRANCISCO CAMPOS 9 Y 11 TELS:(91) 561 02 52/561 28 85 FAX:561 45 11
• REPUESTOS: (91) 562 54 04

VOLVO Master
740, burdeos, M-LN, 30.000 kms.
Tel. (91) 564 55 56.

CHEROKEE 4.0 LTD. Año 91, M-LB, azul marino, radiocasette Nakamichi, 55.000 kms.
Tel. (91) 564 55 56.

PORSCHE 928. Strosek, azul marino, cuero compact disc, aire acondicionado, M-KN. 4.000.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

PORSCHE 911 Carrera 4. 40.000 kms. Impecable, rojo, cuero negro. 6.500.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

FORD FIESTA 1.1. C. Blanco. Muy Buen Estado. Garantizado. 59.000 Ptas. Entrada/ 17.818 Ptas. Mes. Azcona, 62. Tel. 726 17 17 / 725 86 22.

RANGE ROVER. Turbo D. 2 puertas. A/A, blanco, perfecto estado. Entrada 185.000 ptas./ 41.625 ptas. mes. Azcona, 62 Tel. 7261717.

FORD ESCORT. 1.3 CL, M-JX, pocos Kms. recién revisado, garantía 12 meses, facilidades 20.000 Ptas./mes. Azcona, 62 Tel. 725 86 22.

CITROEN BX GTI. 16V, full equip, M-JM, inmejorable estado de conservación, garantía. Azcona, 62 Tel. 725 86 22.

VOLKSWAGEN

CORRADO G-60
M-LD, 2.200.000 ptas. perfecto estado, garantía 12 meses, facilidades, Azcona, 62. Garaje. Tel. 725 86 21 / 726 17 17.

FORD PROBE. Azul. Entrega inmediata. Precio muy interesante. Azcona, 62.

FORD EXPLO- RER. Ultimo modelo, precio muy interesante, admitimos cambio. Azcona, 62 Tel. 725 86 21 / 22.

VOLKSWAGEN. Escarabajo 1.2 clásico, pasado a 12 voltios, restaurado. Azcona, 62 Tel. 725 86 21 / 726 17 17.

FORD. Transit Bus. 9 plazas, rojo, M-NK, año 92, 16.000 Kms. entrada 190.000 Ptas. Resto, 51.600 pesetas al mes, Azcona, 62 Tel. 725 86 21/2.

BMW 323i. Rojo, año 82, muy cuidado, Verdadera oportunidad, 350.000 Pesetas. Azcona, 62 Tel. 725 86 21/2.

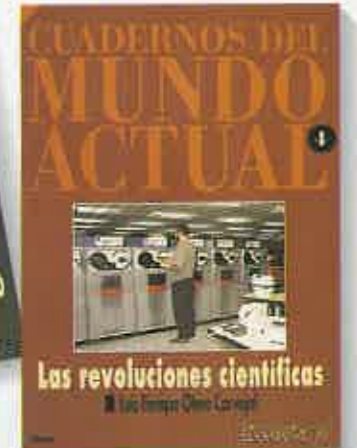
FORD. Fiesta Cheers, año 92, excelente estado de conservación. 79.000 Ptas. entrada / 21.400 Ptas. mes Azcona, 62 Tel. 725 86 21.

FORD. Courier Van 1.3 sólo 15.000 Kms, buen precio, tienegarantía de fábrica. Azcona, 62 Tel. 725 86 21 / 726 17 17.

Motor 16

CUADERNOS DEL MUNDO ACTUAL

A la venta desde el 20 de septiembre



La historia de hoy en 100 Cuadernos

CUADERNOS DEL MUNDO ACTUAL. Una nueva forma de conocer e interpretar la historia más reciente. 100 Cuadernos de gran formato y de aparición semanal. Una colección imprescindible para conocer el mundo en que vivimos. Un material utilísimo para estudiantes, profesores y opositores.

■ Todas las semanas en su quiosco por sólo 295 ptas.

Historia 16

MBK Black Cristal

UTILITARIO SIDERAL

**Representa una nueva era en el sector de los scooter.
Es singular, futurista y encierra tecnologías del mañana.
Además de esto, puede ser contemplado por su diseño
o utilizado a diario como cualquier scooter.**

FICHA TECNICA

MOTOR: Monocilíndrico. Dos tiempos. Refrigeración líquida. Cilindrada total 50cc.

ALIMENTACIÓN: Engrase separado. Inyección electrónica. Arranque eléctrico.

TRANSMISIÓN: Variador automático con embrague centrífugo.

BASTIDOR: Chasis en fibra de carbono y estructura posterior de aluminio. Horquilla delantera telescópica invertida hidroneumática. Suspensión posterior con monoamortiguador hidroneumático regulable. Freno delantero y posterior de disco con pinzas hidráulicas. Neumático delantero 120/60-12". Neumático posterior 130/60-12".

DIMENSIONES: Longitud máxima 1.780 mm. Anchura máxima 600 mm. Altura máxima 1.020 mm. Altura del sillín 750 mm. Peso en orden de marcha 68 kilos.





HASTA hace tan sólo unos años, lo utilitario era símbolo de feo y funcional. A nadie se le ocurría pensar en un vehículo de uso cotidiano, barato y para maltratar, que se viese vestido por un toque de belleza estética combinado con detalles de alta tecnología. El parentesco con los sofisticados cazabombarderos o con los más competitivos monoplazas de Fórmula 1, era un privilegio reservado a motos y coches tan exclusivos como insólitos. Los materiales compósitos aplicados a las estructuras futuristas buscando la belleza y la funcionalidad, sólo aparecían en esporádicas escenas cinematográficas o en los estudios de los más destacados santones del diseño.

Ahora, todo eso forma parte de

un pasado tan reciente que ni siquiera es historia, sino que aun vive en estos días aunque sin apenas vigencia. El hombre moderno quiere vivir el futuro que se le anuncia y, por eso, exige de la industria productos acordes con los tiempos.

Junto a otros intentos fugaces de futurismo aplicado a las dos ruedas, aparece la última criatura de MBK. Lleva el nombre de Black Cristal y de hecho es tan elegante y sideral como el cristal de color negro. La idea de su proyecto partió del propósito de convertir a un scooter de 50 centímetros cúbicos de cilindrada, en un vehículo utilitario capaz de encerrar la tecnología más moderna y, así, llamar la atención sobre la capacidad creativa de MBK. Sin lugar a dudas, el Black

Cristal está caracterizado por una línea estética que nada tiene que envidiar a proyectos como la Nuda de Suzuki, la Tercer Tipo de Sbarro o la más reciente Honda ES 21. Imaginación, futurismo y tecnología, al servicio de la funcionalidad, han estructurado este scooter que se perfila como el más avanzado por el momento.

El fabricante lo define scooter inteligente y deportivo, debido a su funcionalidad y a las elevadas prestaciones, resultado de su reducido peso. Al respecto, cabe destacar que el chasis, dividido en dos componentes, tiene la parte delantera hecha con una estructura de fibra de carbono, combinada con un armazón posterior de duraluminio al cual está anclado el motor, que es



FORMAS REDONDAS
En la parte superior del escudo, tras una rejilla, aparecen los faros.



TÉCNICA Y DISEÑO
El basculante en fibra de carbono incorpora el tubo de escape.



ACEITE Y GASOLINA
Dos tapones colocados en la viga central dan acceso a los depósitos.



SEGURIDAD INCORPORADA
De la forma más estética se ha incorporado el antirrobo flexible.



EN EVIDENCIA
La parte izquierda del Black Cristal refleja el amortiguador posterior y el motor.

basculante. Este último está derivado del Booster de 50 centímetros cúbicos de cilindrada, en el cual se han introducido ciertas mejoras mecánicas enfocadas a su fiabilidad. Acorde con el fin a que se ha destinado, está equipado con engrase separado, encendido e inyección electrónica y refrigeración líquida. En consecuencia, el radiador está ubicado en la parte delantera del motor y disipa el calor canalizándolo hacia atrás entre la parte superior del guardabarros y la bóveda inferior del asiento.

Al mismo tiempo, se ha aprovechado el hueco existente en la parte delantera del escudo no sólo para ubicar los dos faros halógenos y la bocina, sino para tomar aire y canalizarlo hacia el motor.



MONTESA COTA 314R

MONTESA-Honda ha presentado la última versión de su "incombustible" Cota. Se trata de la 314R, una moto dedicada única y exclusivamente a su utilización trialera, eso sí, al más alto nivel. Este modelo está inspirado técnicamente en el que Amós Bilbao empleó en el Campeonato del Mundo. Entre otros detalles de relieve, lo que más destaca en la 314R es el motor que la equipa, realizado conjuntamente por los ingenieros de Montesa y Honda HRC. Toda la parte ciclista ha sido obra de los técnicos españoles; sin embargo, el motor fue encomendado a HRC que, por primera vez, ha incorporado un sistema de encendido digital en un motor de trial. La principal ventaja de dicha innovación consiste en la posibilidad de variar la curva de respuesta del motor según las zonas a negociar, sin necesi-

dad de pararse en ningún momento. Las especificaciones técnicas del motor son de 71 X 66 mm con una cilindrada total de 261,3 cc y la refrigeración líquida. Respecto al cambio, está dotado de seis velocidades y se puede arrancar la moto con cualquiera de las marchas engranadas.

El chasis, de estructura perimetral, se ha construido en aluminio extruido y cuenta con suspensiones Paioli con múltiples regulaciones, tanto hidráulicas como mecánicas. Evidentemente, se ha logrado reducir al máximo las dimensiones de la moto y combinar el conjunto con un inmejorable reparto de pesos. El precio, en virtud de los diferentes porcentajes de IVA, está fijado en 597.461 pesetas para uso en competición, mientras que si se desea matricularla se incrementa hasta las 665.000 pesetas sin seguro.

NUEVOS MICHELIN

EN la nueva gama de neumáticos Michelin para moto presentados en el último Salón de Milán, han destacado fundamentalmente los modelos de la gama de Enduro-Competición III entre los cuales sobresalen especialmente el MS 11 y el AP11, que se caracterizan por unos nuevos compuestos de goma que aportan una adherencia superior en un más amplio espectro de situacio-



nes para su utilización fuera de carretera.

En cuanto a la gama destinada al gran turismo ha llamado la atención el nuevo modelo HI Tour 79 X Radial, especialmente estudiado para la Honda Goldwing 1500. Junto a esto, ha aparecido la evolución de los modelos ZR en sus versiones HI Sport TX 11 y TX 23 en los tipos A y B. También se ha podido ver los Reggae y Dexter destinados a su utilización en scooter y ciclomotores.

En el apartado de las suspensiones, se encuentra el sistema hidroneumático aplicado a la horquilla delantera invertida y al monoamortiguador posterior. Este último, se encuentra anclado a la parte superior del motor y a un punto inferior de la estructura delantera del chasis de fibra de carbono. A pesar de tratarse de un scooter, este elemento se puede regular tanto en la compresión del muelle como en el freno hidroneumático.

Evidentemente, entre tanto derroche técnico y estilístico, no podían faltar los frenos de disco con pinzas hidráulicas, dotados de un avanzado sistema de frenada integral, fácil de accionar incluso en marcha.



AERODINÁMICA Y DISEÑO
La parte frontal incorpora todos los componentes bajo un diseño singular.

peso permite emplear neumáticos de 120/60-12" delante y 130/60-12" en la parte posterior, sin sobrepasar el peso antes mencionado.

Las imágenes que ilustran este reportaje hablan por sí solas. Lejos de cualquier opinión arbitraria, el Black Cristal representa un ejercicio de diseño aplicado a la funcionalidad, totalmente digno de admiración. Y por otra parte, marca el primer paso a seguir en los scooter del mañana, diferente a todos. Un único ejemplo: para arrancarlo se utiliza una tarjeta magnética personal e intransferible.

Gigi Corbetta



En el Black Cristal, todo tiene su razón de ser, buena prueba de ello es que el tubo de escape se ha integrado en la forma del basculante posterior, para que no altere la estética del conjunto y, al mismo tiempo, evitar que el aceite desprendido manche a su alrededor.

En totalidad, a tope de carburante y lubricante, con casco bajo el sillín y cierre de seguridad, el Black Cristal pesa 68 kilos y puede alcanzar con facilidad los 80 kilómetros por hora. El hecho de tener el chasis y toda la carrocería de fibra de carbono, le confiere una gran rigidez y al mismo tiempo, la reducción de

DON'T CRACK
UNDER PRESSURE



TAGHeuer
SWISS MADE SINCE 1860

Cabrera

JOYEROS

AGENTE OFICIAL

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

Alain Prost

¿PROFESOR O RASPUTIN?

Profesa el maquiavelismo como una religión. Mide 1,60 de estatura, posee una fortuna de miles de millones y se le considera el piloto más completo de la historia. Tiene gran éxito con las mujeres, jamás hace ostentaciones de riqueza y su única obsesión tiene un nombre: Senna. Si Fangió ganó dos títulos del mundo con un golpe de suerte, Prost perdió cuatro por azar el destino. Es el Profesor.

LUCHÓ con Nelson Piquet, rivalizó con Niki Lauda, alimentó el odio de Ayrton Senna y, al final, se llevó siempre el gato al agua con una habilidad sibilina sin precedentes. Se llama Alain, Alain Prost; alias el Profesor, aquel que se ha visto en la parrilla de salida 189 veces, de las cuales, 51 ha saboreado las mieles de la gloria. Algunos de sus múltiples enemigos, aseguran que desde el Olimpo le ha llegado una bendición divina

al nacer, otros interpretan su talento como la encarnación humana de la más infalible cibernética; sin embargo, el misterio de tanto triunfo estriba simplemente en que ese hombre diminuto de expresión dubitativa, incluso frente el triunfo, ha nacido bajo el espectro de la perfecta medida, para desenvolverse entre las telarañas de la Fórmula 1.

Frente a la aventura de un Gran Premio, el Profesor desciende a los

sótanos de su casa suiza como si haría el conde Drácula, y con sigilo guarda en el cofre de los tesoros sus sentimientos nobles y los envuelve con la palabra del corazón. Luego, agarra la maleta, se vela el rostro con una incomprensible preocupación y se dirige a la pista del





PRELUDIO HISTÓRICO. Desde 1973 a 1975, el joven Alain Prost dio sus primeros pasos en el mundo de la competición.



TEMPORADA PUENTE. En 1979 se proclamó campeón de Francia y de Europa de Fórmula 3. Desde entonces se perfiló como gran campeón.



A LA MODA. En su paso por la Fórmula Renault alcanzó 11 victorias en un año.

Gran Circo. Ahí, entre tanta parafernalia económica y contubernio político, el Profesor hace juegos malabares, que comienzan mal y siempre acaban bien. Por eso, es el Profesor.

En aquella lejana tarde de noviembre de 1979, en la que Teddy Mayer se apresuró a que Prost firmara el contrato con McLaren, el primero de su carrera, todos daban por hecho que Prost iba a ser un piloto competitivo; sin embargo, nadie se dio cuenta que tras ese aspecto de piloto con ganas de demostrar, se escondía un falso modesto con dotes innatas para aprender y gestionar, más que para conducir. Seguramente, lo que peor se le da al Profesor en la F1 es conducir. De hecho, sus primeros pasos en la «Uno» se caracterizaron por una desenfadada voluntad y capacidad de aprender lo que John Watson, en un principio, y más tar-

EL PRIMERO
Con Renault conquistó la primera victoria en F1, que tuvo un gran valor al tratarse del G.P. de Francia.



LA LEY DEL MÍNIMO ESFUERZO



LLEGAR A TIEMPO
Estos resultados demuestran que Prost alcanzó los campeonatos del Mundo sin ni siquiera ganar la mitad de las carreras de cada temporada.

de Niki Lauda, sabían de Fórmula 1. Sus primeros tiempos transcurrieron bajo el signo del sacrificio más absoluto, enfocado únicamente a absorber como un vampiro los conocimientos de sus compañeros y rivales. Esa política alimentó sus dotes de puesta a punto y en consecuencia, los aciertos logrados le permitieron gozar de ciertos favoritismos por parte de los ingenieros. De ese modo, Prost descubrió la forma de debilitar a sus rivales dentro del mismo equipo.

Sin perder tiempo, entendió también que la batalla de la F1 no se ganaba manejando el volante con desenfreno; sino en el cálculo extremado residía el triunfo, gris, pero triunfo. Sus luchas con René Arnoux y Eddie Cheever en los tiempos del equipo Renault, no sólo le sirvieron para almacenar disgustos. En esos tres años, Prost maduró y adquirió la experiencia suficiente para entrar a formar equipo con Lauda en McLaren. En esa nueva etapa, Prost desencadenó un ataque rabioso a Lauda y al mismo tiempo se fue empapando de sus triquiñuelas matemáticas que por medio del mínimo esfuerzo le conducían a la victoria.

Perder el Campeonato del Mundo de 1984 por medio punto respecto a su maestro, fue el toque definitivo en su oposición a Profesor. De hecho, en 1985 logró derrumbar moralmente a Lauda y arrebatarse a

Michele Alboreto el tan ansiado título de campeón. A partir de esa temporada, la maestría de Prost le valió el apodo de Profesor, otorgado por sus contrincantes, víctimas de múltiples carambolas del astuto Prost. Pero eso era sólo el principio de su fase culminante, en la que ya no le interesaba ni Lauda ni las batallas en pista. El Profesor rivalizaba simbólicamente con Maquavelo, última asignatura pendiente para apalancar la valía de un incómodo compañero de nombre Ayrton Senna. Si en un primer tiempo su pragmatismo le había ayudado a bandear con éxito las dificultades de la conducción de los motores turboalimentados, y con limitaciones, al pasar a los propulsores atmosféricos Honda, Senna se convirtió en un rival incómodo ya que era más rápido que él. Frente al dilema, Prost actuó de la forma más sorprenden-



SIEMPRE TENAZ
Era el G.P. de Alemania de 1986, se quedó sin gasolina y terminó sexto.

DICEN QUE ES ASÍ

✓ Resulta difícil conocer verdaderamente la personalidad de alguien tan introvertido, que alterna en su forma de ser la timidez con el más profundo sentido del misterio. Prost es el hombre de la constante incógnita, del pragmatismo llevado a las máximas consecuencias.

✓ Hijo de un modesto ebanista, Prost nació en la ciudad francesa de Chamond el 24 de febrero de 1955. Es píscis como Einstein, Lauda, Agnelli, Senna, Mozart y Elizabeth Taylor.

✓ Profesa un profundo nacionalismo galo; sin embargo, para librarse del acoso del fisco, fijó su residencia en Yens, a orillas del lago de Ginebra.

✓ Tiene dos hijos, Nicolás y Sascha, fruto del matrimonio con Anne Marie. Actualmente comparte su vida sentimental con la ex esposa de Jacques Laffitte, su amigo del alma.

✓ El primer contacto con las competiciones tuvo lugar en el año 1971, fecha en la que un grupo de amigos de su padre le ayudaron a correr en kart.

✓ Su comida preferida es la carne a la brasa acompañada por un buen plato de pasta italiana. Es poco amante de la fruta y todavía menos de la verdura.

✓ Habitualmente bebe agua sin gas y sólo en determinadas ocasiones brinda con champagne. Por el contrario, le gusta acompañar las comidas con un vaso de buen vino tinto. Jamás se ha emborrachado.

✓ Detesta el consumo de tabaco, las drogas y todo aquello que intoxique las neuronas del cerebro. Todo eso le produce gran angustia.

✓ Vive esclavo de la perfección, de la puntualidad y del deber profesional. Suele comerse las uñas y rascarse la nariz. Desde siempre se ha preocupado de ganar todo el dinero posible.

✓ Suele tratar personalmente a los patrocinadores y precisa los

contratos con gran meticulosidad. Desde hace 12 años, la compañía McCormack gestiona sus acuerdos publicitarios y con los equipos de F1.

✓ Aprecia en sobremedida la amistad y detesta que alguien se aproveche de su fama. Jamás exhibe su poder económico. Hace varias obras de caridad que esconde con total sigilo.

✓ Mide 1,62 de estatura; es conciente de ser feo y de tener una inteligencia superior a la media. Fuera de los circuitos, nunca habla de automovilismo.



✓ Posee un Ferrari F40 con el cual ha recorrido 140 kilómetros en cuatro años. Habitualmente utiliza un Mercedes 600 para los desplazamientos cortos y un avión bimotor a reacción para los viajes. Siempre conduce y pilota él.

✓ Su gran amargura es la de no haber logrado el Campeonato del Mundo con Ferrari. Y su mayor alegría la victoria en Estoril en 1987, cuando igualó el récord de las 27 victorias del escocés Jackie Stewart.

✓ El hombre que más le ha impresionado, ha sido el Papa Karol Wojtyła. Al que más detesta es a Ayrton Senna, aunque no lo confiesa. Su mejor compañero en el trabajo, fue Niki Lauda.

✓ Su deporte favorito es el golf, aunque también suele practicar el ciclismo, el fútbol, el esquí y el tenis. Durante las vacaciones, con su yate recorre la Costa Azul.

LA PALABRA DEL MAESTRO

En cierto modo, Alain Prost es el eco de la perfección de Niki Lauda. Cuando éste volvió a la F1 después de dos años de retiro, se encontró que en la escena del Gran Circo comenzaba a resplandecer una nueva estrella: Prost; que de algún modo intentaba eclipsar la hegemonía del austriaco.

«Era un óptimo compañero», comenta Lauda. «Siempre estaba atento para aprender. No recuerdo a Prost contestar una decisión tomada por mí o por los ingenieros. Se pasaba gran parte del día en el «box», atento a todo lo que se hacía en los coches. Debo admitir que su capacidad de aprender era sorprendente y eso, junto con una innata sensibilidad mecánica, le



GRANDES AMIGOS
La unión de Prost con Barnard dio inmejorables resultados en la época de McLaren y Ferrari.

te: acusó a Honda de no darle los mismos medios que a su compañero Senna, incluso, con ocasión del Gran Premio de España, pronunció unas palabras que causaron serios problemas en Honda: «Cuando vi que al motor de mi coche lo habían convertido en un taxi, decidí tomarme la carrera con filosofía. Será que no consideran necesario darme buenos motores».

En aquella ocasión acabó tercero y en el final de temporada ocurrió el accidente de Suzuka. Prost se convirtió en Campeón del Mundo por una decisión política de la FISA, y entre él y Senna nació un odio tan denso como el de Aníbal por Roma.

Pero ésa no fue la única jugada. Antes del final de la temporada, el Profesor había firmado un acuerdo de tres años con Ferrari, y al ser Campeón del Mundo, se llevó a Maranello el número uno, que desde 1979 no aparecía en un monoplaça de Ferrari. Ahí, junto a su gran amigo John Barnard, emprendió un programa metódico para devolver al Cavallino los laureles perdidos. Si en McLaren lo incómodo era Senna, en Ferrari era Nigel Mansell, con el cual acabó como el rosario de la aurora. Continuos desplantes

LA FUSTRACIÓN
Llegó a Ferrari bajo el palio de la gloria y acabó por ser despedido. El triunfo fallido fue su gran desencanto.



confería unas dotes fuera de lo normal para poner a punto el monoplaça. Incluso, debo admitir que durante la temporada de 1984, en repetidas ocasiones, supo regular el McLaren MP4/2 mejor que yo. En aquella temporada, Alain ganó siete carreras y yo sólo cinco; sin embargo, logré el título de Campeón del Mundo. Aquello, fue una lección inolvidable para él, y desde entonces comprendió que para ganar en la F1, hay que correr lo menos posible. Después de diez años transcurridos bajo el propósito de la ley del mínimo esfuerzo y del máximo interés, Prost ha logrado conducir el imbatible Williams Renault y convertirse por cuarta vez en Campeón del Mundo, sin lugar a dudas, eso no es fruto de la casualidad». Lo ha dicho Lauda.

y desatenciones por parte del equipo, hartaron a Mansell hasta que en Estoril, 1990, se negó a favorecer la victoria de Prost, que de nuevo en Suzuka tuvo el mismo percance del año anterior, en el mismo sitio y con Senna. Al ver cómo se había esfumado su posible cuarto Campeonato del Mundo, el ingenio maquiavélico volvió a aflorar en escena. Prost acusó a Cesare Fiorio de no saber gestionar el equipo, dijo que Ferrari era una escudería que no merecía ganar el Campeonato, insinuó que la FISA había favorecido a Senna y desde ese momento, su quehacer político estuvo enfocado a demostrar que su sitio no era Ferrari, por lo que, antes del final de la temporada, le despidieron por fomentar la confusión.

Al igual que Lauda, el Profesor tomó un año sabático, no para descansar, sino para convertirse en propietario de escudería o hacerse con el mejor coche del momento: el Williams Renault. Con astucia sibilina intentó hacer viable un plan que después de un año en Ligier, hubiese terminado en su poder. Al no ser posible, perfiló un plan de ataque a Williams apoyado por Renault. Convenció al coloso galo que si él se convertía en piloto de Williams, el espíritu *chauvinista* francés se vería saciado con la conquista por su parte del Campeonato del Mundo, y de paso, para que la teleraña no se desgarrase, tejió un contrato en el cual quedaba claro que mientras él estaba en Williams, no podían fichar a Senna.

Con estas artimañas y otras maldades geniales, el Profesor se ha convertido en el piloto más incombustible de todos los tiempos, a lo largo de los cuales su desmesurado talento para la conducción y la puesta a punto, se han visto reforzados por un dominio sin precedentes de la política de la F1. Constructores, pilotos, organizadores, patrocinadores y otros artífices del Gran Circo, han terminado por convertirse en los vasallos del maquiavélico Profesor; el único de tantos pilotos que comprendió a tiempo que para ganar hay que correr lo menos posible y, además, «trabajar» fuera de los circuitos. «Chapó» Profesor. ○

Gigi Corbetta



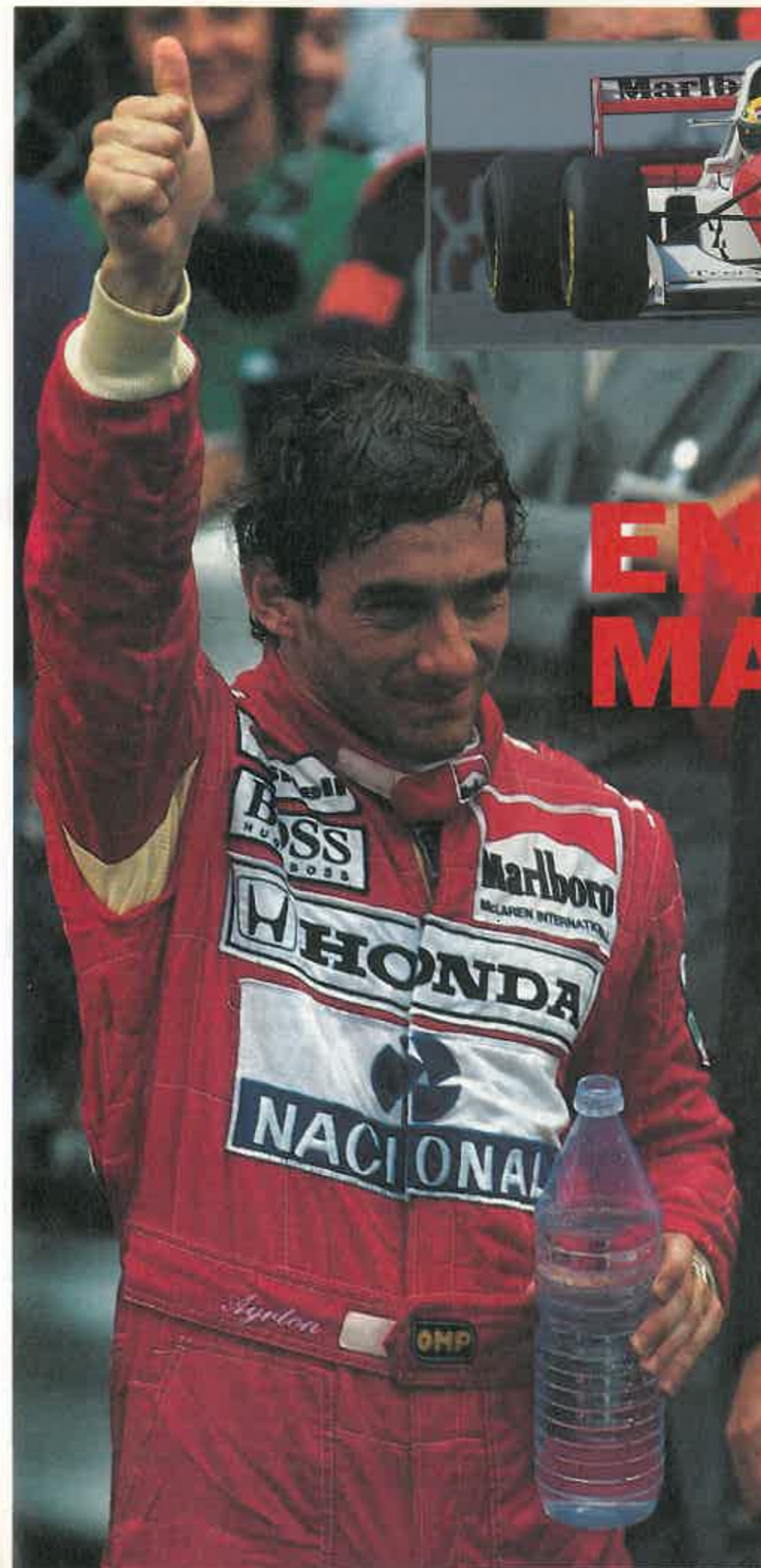
G.P. de Japón
de Fórmula 1

EN SUS MANOS

Después de la magistral actuación de Ayrton Senna en el circuito de Suzuka, todo parece indicar que el Subcampeonato del Mundo caerá en sus manos. Damon Hill actuó con demasiada precaución y Prost aburrió a las ovejas.

HAY pilotos que mantienen un constante conflicto entre lo que su mente les indica y lo que el corazón les incita. Unos salen a la pista siempre dispuestos a darlo todo, incluso a cambio de un sinsabor. Otros, como Alain Prost, con los años acaban siendo esclavos de su propio pragmatismo. Afortunadamente, entre los primeros mencionados se encuentran pilotos de la talla de Senna que, en disparidad de condiciones, derrochan talento hasta lograr la victoria.

El Profesor llegó a Suzuka con menos ilusión de victoria que un jubilado; incluir en su palmarés el triunfo japonés, jamás logrado, no era suficiente estímulo como para luchar por la victoria. Algunos malpensados especularon sobre el hecho de que Prost haría



todo lo posible para favorecer a su compañero Damon Hill, que optaba al subcampeonato y perjudicar a Senna que también luchaba por el mismo galardón. Sin embargo, el Profesor tomó la salida con un patinamiento de ruedas digno de un principiante y procuró estar lejos de Senna por temor a una posible encerrona similar a las de 1989 y 1990. En un trazado de las características de Suzuka, el binomio Prost-Williams podría haber hecho estragos, por el contrario, Prost esperó el primer cambio de neumáticos de Senna para ocupar la primera posición. En algunos casos como éste, el cálculo llevado a los máximos extremos no es símbolo más que de aburrimiento y falta de respeto al público que espera ver un ensayo de conducción y no una cábala matemática del



IDA Y VUELTA
Frente a la apatía del Profesor que se va, se ha podido ver las inmensas ganas de demostrar su valía por parte del debutante Eddie Irvine.



Profesor Campeón del Mundo. Y si esto fue decepcionante, fue todavía peor cuando la lluvia, «amiga» de Magic Senna, empezó a caer torrencialmente sobre Suzuka.

Como era de suponer, Senna se convirtió en el Capitán Nemo del Gran Premio y sin contemplaciones fue almacenando segundos, vuelta tras vuelta, hasta conseguir una ventaja de 40 segundos respecto a Prost que le seguía tan apático y temeroso con la lluvia, que parecía el taxista de la carrera.

Bien es cierto que a Senna le moti-

vaba por una parte acercarse a Hill en la clasificación del subcampeonato, y al mismo tiempo, humillar una vez más a Prost con lluvia y restarle del palmarés la victoria que le faltaba. Por otra parte, el virus del conservadurismo había afectado también a Hill, que además de no conocer bien el trazado nipón, no estaba dispuesto a arriesgarse a un accidente que le hubiese quitado toda clase de posibilidad de conseguir el subcampeonato.

Una vez que la lluvia abandonó Suzuka y todos los monoplazas volvieron a la pista con neumáticos «slick», Senna se reafirmó en una conducción magistral cargada de ambición. Por su parte, el Profesor se salió de la pista al pasar por un charco y a continuación no hizo el más mínimo amago de lucha para intentar reducir la diferencia de 30 segundos respecto a Senna. En contraposición a esta postura, Hakkinen puso en evidencia su valía en repetidas ocasiones hasta lograr mantener el tercer puesto.

Al margen de la apatía del Profesor y del espectáculo que ofreció Senna a lo largo de todo el Gran Premio, la gran e indudable revelación fue Eddie Irvine, un joven irlandés que hasta la fecha había disputado la F 3000 japonesa. Si bien es cierto que él conocía a la perfección las triquiñuelas para dominar la faceta técnica del circuito, no se puede negar que su actuación fue admirable. Por una parte se mostró cauteloso en la manipulación de la mecánica, en los momentos decisivos de la carrera fue correctamente agresivo y por fin demostró ser un buen piloto tanto en seco como con la pista mojada, hasta tal extremo que ensombreció a Barriquello, su compañero y uno de los talentos jóvenes que brillan en la F-1.

A la vista de lo ocurrido en Suzuka, es de suponer que Prost se tomará el Gran Premio de Adelaida como si de un compromiso se tratara. Total, una victoria en su Gran Premio número 200 y último de su carrera, no parece ser razón suficiente para arriesgar. Por el contrario, la lucha que sobre las calles de Adelaida se entablará entre Senna y Hill, puede ser el mejor regalo para una temporada tan aburrida. En la que ha dominado el cálculo de probabilidades del genial Prost, que por su forma de entender la F-1, dice un adiós tibio, como si del limbo se tratara.

Gigi Corbetta

SUZUKA EN BREVE



◆ La última genialidad de los regentes del Gran Circo, es más cómica que otra cosa. Para igualar la disparidad entre los equipos, a Bernie Ecclestone y Max Mosley, se les ha ocurrido

que para 1994 los mejores clasificados tomen la salida en última posición y los más lentos en las primeras filas. Pero esto no es todo. También se les ha ocurrido que los mejores pilotos cedan sus coches en algunos Grandes Premios a los compañeros menos competitivos y viceversa; con lo cual, Ayrton Senna estaría a los mandos de un Minardi y Christian Fittipaldi en el Williams. En fin, sin comentarios.

◆ Al margen de su decisión de retirada, Alain Prost está barajando dos posibilidades cara al futuro: por una parte comprar a Cyril Neveau la Ligier y por otra, llegar a un acuerdo con Ron Dennis para evolucionar el motor Peugeot, que más adelante

acabaría en las manos de Ligier con Prost en la faceta de gran patrón.

◆ De no cuajar el acuerdo entre McLaren y el Profesor, Dennis llegaría a la solución de mantener a Mikka Hakkinen y fichar a Martin Brundle.

◆ Aunque oficialmente todo parece estar sumergido en la máxima tranquilidad, a raíz de los nuevos reglamentos técnicos FIA, cabe la posibilidad de emplear los cambios de transmisión continua, inspirados en el CVT o similares. Al respecto, los que han emprendido ese camino tecnológico, temen una prohibición drástica en el último momento.

CLASIFICACIONES

1º. A. Senna (McLaren-Ford) 1h:40m.27s.912. 2º. A. Prost (Williams-Renault) a 11 s 435. 3º. M. Hakkinen (McLaren-Ford) a 26.129. 4º. D. Hill (Williams-Renault) a 1.23.538. 5º. R. Barrichello (Jordan Hart) a 1.35.101. 6º. E. Irvine (Jordan Hart) a 1.46.421. 7º. M. Blundell (Ligier Renault) a 1 vuelta. 8º. J. Letho (Sauber) a 1 vuelta. 9º. M. Brundle (Ligier Renault) a 2 vueltas. 10º. P. Martini (Minardi-Ford) a 2 vueltas. 11º. J. Herbert (Lotus-Ford) a 2 vueltas. 12º. T. Suzuki (Larrosse Lamborghini) a 2 vueltas. 13º. P. Lamy (Lotus Ford) a 4 vueltas. 14º. D. Warwick (Footwork Mugen Honda) a 6 vueltas

VUELTA RÁPIDA
A. Prost (Williams-Renault): 1m 41s.176, vuelta 68 a una media de 208,650 Km/h.

ABANDONOS
A. De Cesaris: accidente. J. Alesi: centralita. M. Schumacher: motor. E. Comas: motor. K. Wendlinger: acelerador.

J. Gounon: desclasificación. U. Katayama: motor. T. Suzuki: motor. G. Berger: motor. R. Patrese: accidente.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1. A. Prost, 93 puntos. 2. D. Hill, 65 puntos. 3. A. Senna, 63 puntos. 4. M. Schumacher, 52 puntos. 5. R. Patrese, 20 puntos. 6. J. Alesi, 13 puntos. 7. M. Brundle, 12 puntos. 8. J. Herbert, 11 puntos. 9. M. Blundell, 10 puntos. 10. G. Berger, 10 puntos.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE MARCAS

1. Williams-Renault, 158 puntos. 2. McLaren-Ford, 74 puntos. 3. Benetton Ford, 72 puntos. 4. Ferrari, 23 puntos. 5. Ligier Renault, 22 puntos. 6. Lotus Ford 12 puntos. 8. Sauber, 7 puntos.



CON EL HAMBRE NO SE JUEGA.

Más de mil millones de personas viven en la miseria y necesitan urgentemente tu ayuda para salir adelante. Hazte socio de Ayuda en Acción y por sólo 70 ptas. al día podrás cambiar sus condiciones de vida. En serio.

COLABORA CON AYUDA EN ACCION. TOMATELO EN SERIO.

Deseo que me envíen más información

Nombre.....

Apellidos.....

Dirección.....

C.P.....Teléfono.....

28 B



C/ Barquillo, 8. Tel. 523 23 35. Madrid 28004. C/ Aragón, 159. Tel. 453 51 51. Barcelona 08011.



CADA VEZ MEJOR
El dúo formado por Luis Pérez Sala y su Nissan Skyline han demostrado su superioridad en las últimas carreras.

Campeonato de España de Turismos

SALA CAMPEON

Jose Luis Aznar
Enviado especial

A partir de ahora voy a divertirme de lo lindo», manifestaba contento Luis Pérez-Sala a poco de comenzar a saborear su tercer título de Campeón de España -en 1980 ganó la Copa Renault

y en 1991 el de Turismos para Alfa Romeo-. «Ahora se ha acabado el correr pensando en el Campeonato y voy a ganar carreras -afirmación que no deja de ser chocante en labios de quien se ha impuesto en dos de las tres últimas- aunque en el Jarama pienso que lo tendré un poco crudo», seguía explicando

alegre pero mesurado el piloto barcelonés. La verdad es que Pérez-Sala, antes de tomar la salida, no podía imaginar tal desenlace, pues con el quinto mejor tiempo en los entrenamientos y con 70 kilos de lastre, la carrera se le presentaba muy difícil.

En la salida, Jesús Pareja hizo

Luis Pérez-Sala y el equipo Nissan Repsol se han adjudicado el Campeonato de España de Turismos a falta de dos pruebas para su conclusión. Para evitar dudas, el piloto barcelonés se impuso en la última prueba, celebrada en el circuito de Calafat, con total autoridad pese a que partía con el quinto mejor tiempo en los entrenamientos.

honor a su «pole», pero su compañero de equipo, Palau, estuvo a punto de hacer un desastre a final de recta, al meterse por la tierra y entrar de nuevo descontrolado en la pista, a consecuencia de lo cual rompió un amortiguador y tuvo que abandonar. Fueron el francés Ferré y Pérez-Sala quienes se coloca-

ron a la zaga del Ford, aunque pronto éste tuvo problemas: «En el «warm-up» se rompió el motor y los mecánicos tuvieron que montar uno a toda prisa. El nuevo iba bien, pero tal vez hubo algo de aceite en el embrague y éste patinaba un poco al principio, pero luego me quedé sin cuarta y no

pude hacer nada» explicaba triste el madrileño. Entre tanto, el Nissan dio cuenta del BMW del piloto galo y Pérez-Sala comenzó a construir su vitoria: «Tiré todo lo que pude para conseguir el máximo de ventaja, porque sabía que al final recuperarían», explicaba Luis, aunque su sorpresa fue ver que quie-



LOS ALFA EN ALZA
Por fin parece que los Alfa Romeo 155 Q4 han logrado la competitividad necesaria, el segundo puesto de Luis Villamil seguido de Adrián Campos así lo confirman.

AL VOLANTE CON EL CAMPEON

SENTARSE al lado de Luis Pérez-Sala y de Pep Bassas para dar unas vueltas al Circuito de Catalunya, no es oportunidad que se le presente a uno muy a menudo. La idea la apadrinó Dorna Motor, la empresa que se encarga de llevar adelante el Campeonato, y muy especialmente el dinámico Manel Arroyo, que hace lo imposible por promocionar esta disciplina. Obligado es comenzar dándole las gracias y, como no, a los equipos BMW-Sony y Nissan-Repsol, que fueron los únicos que trajeron sus coches cuando en la convocatoria se esperaban otros dos...

Primero me senté al lado de Pep. El BMW por dentro aparece más desnudo que el Nissan, pero sobresalen los mandos de las barras estabilizadoras, ya que Bassas puede variar su dureza en plena carrera y con ello corregir las variaciones de comportamiento del coche en virtud del estado de los neumáticos. Y es que éste es el «quid» de la cuestión. Los coches son pesados: 1.220 kilos el BMW y 1.355 el Nissan. Ello castiga en sobremedida las gomas, y muy especialmente las del coche germano, que aunque más ligero sólo tiene tracción en un eje -el trasero-, mientras que el nipón, con su tracción integral, reparte los esfuerzos y por ello alivia los neumáticos traseros. El Nissan parece de ese mecanismo, pero ambos tienen la facultad de modificar el reparto de frenada en

plena competición. A bordo del BMW asisto a ver cómo Bassas debe pelearse con el volante del coche para mantenerlo en su trayectoria: lo ha de meter con decisión en los virajes y luego ha de controlar el eje trasero para no sobrevirar en exceso. Pérez-Sala, por el contrario, puede pilotar más fino, porque con su tracción integral, el coche tiene un comportamiento mucho más neutro. Pero a su vez tiene un inconveniente, y es que por la mayor inercia del Skyline -no hay que olvidar que pesa 120 kilos más- debe cuidar mucho el trazado para evitar castigar las gomas: «Sé que en algunos virajes puedo entrar más deprisa, pero entonces me quedo sin adherencia en muy pocas vueltas y ¿de qué me habría servido? Prefero ser un poco más prudente, pero poder salir especialmente deprisa de las dos curvas que preceden la recta y así ganar velocidad» explica. En resumidas cuentas, Bassas debe cuidar sus neumáticos traseros cuando acelera, mientras que Pérez-Sala debe vigilar de no masacrarlos en apoyos muy fuertes. En cuanto a la respuesta del motor, desde el improvisado asiento de copiloto no se nota gran diferencia, incluso ambos emplean las mismas velocidades y efectúan los cambios casi en lugares idénticos: tercera en los ángulos, cuarta en las demás curvas y quinta en la recta.

J. L. A.

Fotos: E. Delgado



TRAYECTORIA INTACHABLE
Las últimas carreras han servido para demostrar la calidad de pilotaje de Balba González Camino, que consiguió imponerse entre los coches de División II.

nes le perseguían no eran ni Ferté ni los Ford, sino los rojos Alfa de Villamil y Campos. El primero de ellos se había colocado segundo tras una audaz maniobra, de esas que sólo salen de vez en cuando: «No me han visto y cuando se han podido percatar yo ya estaba delante», comentaba con una sonrisa picarona el piloto gallego.

Las últimas vueltas fueron tensas para Pérez-Sala, ya que sus neumáticos comenzaban a estar degradados: «Hacia todo lo posible para que no me cazaran, incluso en la última vuelta he estado a punto de hacer un trompo, pero quería asegurarme el máximo de bazas de cara al Campeonato». Sin embargo, para él la sorpresa le llegó al bajarse del coche: «Hasta que los de mi equipo no me lo han dicho no he sabido que era campeón. La verdad es que estoy muy satisfecho porque hemos cumplido al pie de la letra nuestro programa. Sabíamos que el primer año sería para aprender, pero en el segundo teníamos que rematar, como así ha sido», decía radiante.

También estaban contentos los hombres de Alfa con los dos pilotos en el podio, algo que ninguno de los dos saboreaba desde hacía mucho tiempo: «Estamos contentos porque por fin salimos del túnel, pero la pena es que ya sea tan tarde...», comentaban, y cuando se les insinuaba si la mejora era debida a los cambios técnicos en el equipo, Villamil, diplomático, explicaba: «Ha habido cambios desde Alcañiz. Ahora se está haciendo un buen trabajo, pero sobre una base sólida como era lo que se había estado haciendo hasta este momento».

Tras los hombres del podio ve-

JORGENSEN, DE NUEVO; GALIANO, LA PRIMERA

Peter Jorgensen, al igual que Pérez-Sala, se proclamó campeón de España, al vencer, sin ningún tipo de competencia, en la carrera de Fórmula Ford, por delante de su escudero Javier Morcillo. Los dos pilotos del equipo que dirige Enrique Glückmann, no tuvieron rival en una categoría que ha perdido la emoción de antaño. En cuanto a los Clásicos, primera victoria en la especialidad para Ricardo García-Galiano, que sustituyó desde Alcañiz al lesionado Vicente Saez, al volante del

Porsche Lois. El toledano sólo tuvo que remontar durante las primeras vueltas para enjugar los efectos de una mala salida, y así poder superar al hasta ahora invencible Porsche de «Correcaminos». Éste fue segundo y tercero, Simón Watson, que con sus victorias puede ser campeón de España en detrimento de «Correc», que se quién más triunfos ha logrado.



nían Alain Ferté, que no pudo seguir a los Alfa, y Antonio Albacete, que había librado una bellísima lucha con Bassas hasta que este último, que utilizó para esta ocasión

unos neumáticos distintos, tuvo problemas con la alimentación. Pareja era, a pesar de todo, sexto tras luchar con Villaceros, a quien problemas eléctricos le retrasaron

CLASIFICACIONES

1º Luis Pérez Sala (Nissan Skyline), 30.53.61; 2º Luis Villamil (Alfa Romeo 155 Q4), 30.54.93; 3º Adrián Campos (Alfa Romeo 155 Q4), 30.55.38; 4º Alain Ferté (BMW M-3), 30.56.05; 5º Antonio Albacete (BMW M-3), 31.03.29; 6º Josep Bassas (BMW M-3), 31.16.27; 7º Jesús Pareja (Ford Escort Cosworth), 31.18.65; 8º Balba González Camino (Opel Calibra), 31.20.63, 1ª División II; 9º Luis López de la Cámara (BMW M-3), 31.26.21; 10º Rafael Barrios (BMW M-3), 31.32.83.

ASÍ VA EL CAMPEONATO

1º Luis Pérez Sala, 138 puntos. 2º Antonio Albacete, 93 puntos. 3º Carlos Palau, 80 puntos. 4º Josep Bassas, 58 puntos. 5º Alain Ferté, 58 puntos. 6º Juan Ignacio Villaceros, 41 puntos. 7º Rafael Barrios, 39 puntos. 8º Jesús Pareja, 36 puntos. 9º Luis Villamil, 29 puntos. 10º Luis López de la Cámara, 28 puntos.

VEHÍCULOS HISTÓRICOS

1º Ricardo G. Galiano, (Porsche 911 E), 22.15.88; 2º Jaime Sornosa, (Porsche 911) 22.19.47; 3º Simón Watson, (Austin C.) 23.10.32; 4º Santiago de Mollinedo, (Porsche 911) 23.48.66; 5º Diego Blanco, (Ford Capri 3000 RS) 23.55.50.

FÓRMULA FORD

1º Pedro Jorgensen (Van Diemen 91), 26.00.27; 2º Javier Morcillo (Van Diemen 90), 26.11.31; 3º Carlos Sedano (Van Diemen 89) 26.50.65; 4º Robert Cabarrocas (Van Diemen 89), 27.26.72; 5º Juan Carlos Saldaña (Van Diemen 86), 28.20.65.

y, séptima, Balba González-Camino, vencedora con su Opel Calibra de la División 2, a pesar de que no estaba realmente satisfecha con el rendimiento de su coche. ○



REPRESENTANTE
GAMMA CAR AUDIO, S.L.

Alcalá de Henares, 46 - 01903 Barcelona (SPAIN)
Tel. (91) 450 00 00 Fax. (91) 450 00 05



DELEGACIONES:

BARCELONA:	TELEFONO: (93) 3 22 39 30	FAX: (93) 4 10 79 40	SEVILLA:	TELEFONO: (954) 42 37 07	FAX: (95) 4 42 10 03
BILBAO:	TELEFONO: (94) 3 32 91 96	FAX: (94) 4 10 29 78	VALENCIA:	TELEFONO: (96) 3 74 77 11	FAX: (96) 3 74 84 13
LA CORUÑA:	TELEFONO: (981) 24 08 44	FAX: (981) 24 08 34	VALLADOLID:	TELEFONO: (983) 77 62 10	FAX: (983) 39 43 47
MADRID:	TELEFONO: (91) 6 77 46 57	FAX: (93) 6 56 24 53	VIGO:	TELEFONO: (986) 37 36 37	FAX: (986) 37 36 66
			ZARAGOZA:	TELEFONO: (976) 42 52 00	FAX: (976) 39 56 62

Finales Citroën AX en Paul Ricard

JUNTOS Y REVUELTOS

Citroën celebró en Paul Ricard las finales de su Copa AX. En un ambiente festivo, los participantes ofrecieron un buen espectáculo, fraternal pero peleón.

Manuel Madrid
Enviado Especial

CITROËN cumple con las tradiciones. Un año más volvió a reunir a los participantes de los distintos países donde se disputa la Copa Citroën AX. En el circuito francés de Paul Ricard, el elegido para la presente edición, se dieron cita pilotos de Francia, España, Holanda y Suiza, a los que se añadieron un representante portugués y



LA SOLUCIÓN EN EL JARAMA
La penúltima carrera de la AX española, disputada en Francia, la ganó Juan Cano, dándole más emoción al campeonato. El ti

otro chileno. El caso de este último era bastante curioso; Martín Ferrer, que es su nombre, resultó el ganador de la Copa AX celebrada en su país y uno de los premios por su triunfo fue disputar en Francia la Final AX europea.

El piloto chileno estuvo durante todo el fin de semana eufórico: «Para mí es un sueño poder estar aquí; desde que comencé a correr siempre quise disputar una carrera fuera de mi país. Aquí todo es muy diferente, yo nunca había tenido la ocasión en un circuito de hacer una curva en quinta a fondo; en Chile

sólo tenemos un circuito y es muy pequeño y virado».

La competición se disputó por países y en ellas, la final la española resultó ser la más espectacular y competida. También fue la que mayor número de salidas de pista registró. Tanto las semifinales del sábado por la tarde, como la final de domingo estuvieron muy disputadas. El gran vencedor fue Juan Cano, quien tras unas primeras vueltas al límite, enzarzado en una apasionante lucha con Alfredo Mostajo, consiguió finalmente una cómoda ventaja, que le permitió cruzar la línea de meta en solitario. Mostajo, a pesar de un fin de semana sensacional -fue el más rápido en su tanda de entrenamientos y el vencedor de la semifinal «A», no pudo mantener el segundo puesto y se vio superado por José Luis Muniesa.

Tras la carrera de Paul Ricard, y a falta de la del Jarama del día 7 de noviembre, la Copa Citroën AX aún no tiene vencedor. Éste saldrá de la última carrera, partiendo con muchas posibilidades. A. Javier San-

tías, José Luis Muniesa, Juan Cano y Gregorio Díez. De estos cuatro el gran favorito es Muniesa.

La Final Europea fue coto de los pilotos franceses, que unieron a la ventaja de conocer perfectamente el circuito la de contar con unos coches más evolucionados.

Fue muy interesante en Paul Ricard la presencia de Julian Piedrafita, quien junto a la plana mayor de Citroën Hispania presentó a los responsables de PSA Sport y de Citroën Sport el proyecto de Copa Citroën ZX 16V. El piloto encargado de las demostraciones fue Pablo Araez, que ha colaborado de pleno en el desarrollo de este coche. En Paul Ricard tuvo de copiloto a Michel Schreiber, director de PSA Sport, sustituto de Jean Todt. Schreiber bajó impresionado por el magnífico comportamiento y prestaciones del vehículo. Guy Frequelin, responsable de las actividades deportivas de Citroën, no se conformó con que Araez lo «pasease» y prefirió ponerse él al volante. Tras unos cuantos giros al circuito, a Frequelin le causó una buena impresión el co-



che y apuntó algunas sugerencias para mejorar su rendimiento. Aconsejó a Piedrafita variar el recorrido del selector del cambio, que tiene unos recorridos muy juntos entre una velocidad y otra y puede inducir con facilidad a error. También la futura Copa Citroën ZX 16V le pareció un proyecto muy interesante, que si todo funcionaba bien se podría llegar a implantarse en Francia. El entusiasmo de Frequelin podía tener su explicación en que había conducido muy rápido, forzando situaciones límites, y que le había parecido un buen coche. ○

UN BUEN PROYECTO
Citroën Hispania presentó en Francia el ZX de la Copa que tiene en cartera. En la presentación estuvieron presentes Michel Schreiber y Guy Frequelin.

CLASIFICACIONES

SUPER FINAL CITROËN AX

1º Jean-Marie Clairet, 15 vueltas en 26.58.97; 2º Frederic Lompech, a 00"29; 3º Dider Cousserand, a 03"19; 4º Alain Gaunot, a 03"52; 5º Bertrand Bouchereau, a 04"38.

FINAL CITROËN AX ESPAÑA

1º Juan Cano, 12 vueltas en 21'46"07; 2º José Luis Muniesa, a 03"32; 3º Alfredo Mostajo, a 03"70; 4º Angel Romero, a 11"17; 5º A. Javier Santías, a 13"13.

ASÍ VA EL CAMPEONATO

1º A. Javier Santías, 162 puntos; 2º J. Luis Muniesa, 160 puntos; 3º Juan Cano, 141 puntos; 4º Gregorio Díez, 140 puntos; 5º Jorge Osset, 136 puntos.



El automovilismo contra la droga

UNO de los problemas sociales más graves con los que se enfrenta la sociedad actualmente es el que representa la drogodependencia y su incidencia en la juventud. La Federación Española de Automovilismo, consciente de este problema, ha decidido adquirir el compromiso de aunar esfuerzos junto a la iniciativa de Emilio de Villota y de la Fundación de Ayuda contra la Drogadicción (FAD), una entidad que tiene como presidenta de honor a S.M. la Reina Doña Sofía.

La Federación Española de Automovilismo, aprovechando el atractivo que tiene el mundo del motor para los jóvenes y de las posibilidades que ofrece, pretende que sea una alternativa real de ocupación y una salida fuera del oscuro túnel que representa la drogadicción. Fruto de esos compromisos ha nacido el programa **Motor 93 FAD**. Con el se quiere sensibilizar al sector en favor de la lucha contra la droga y la prevención de este problema en las escuelas. Promover la actividad deportiva del motor como una posibilidad muy atractiva para el tiempo libre de los jóvenes. Conseguir ayudas en la lucha contra la droga y en favor de la vida.

El pionero en esta serie de actividades en contra de las drogas fue Emilio de Villota, que decoró su Porsche 968 C.S. con una bandera ajedrezada, símbolo de la llegada a meta que representa el éxito de los que luchan por esta causa. En cada cuadro de la bandera figura el logotipo de las entidades y empresas que se han solidarizado en la lucha contra este problema. A partir de ahora en los eventos deportivos que estén bajo el auspicio de la federación ondeará esta bandera. También hay previsto un acontecimiento de gran difusión para sumar voluntades y que el mundo del motor haga público su compromiso. Este acontecimiento ya tiene nombre: Gran Premio Drogas No.

La carrera se celebrará el próximo día 8 de noviembre, en colaboración con el RACE. Se disputará en el circuito del Jarama, coincidiendo con la penúltima cita del CET. También se disputarán carreras de la Fórmula Fiat y Ford, Copa AX, Porsche 968 y Trofeo RC60. Además habrá un programa muy interesante con desfile de participantes y la asistencia de 2.500 escolares voluntarios que configurarán en la recta de meta la palabra «Drogas no». Citroën contribuirá con la distribución gratuita de 60.000 entradas, muchas de ellas en colegios. Todos los pilotos lucirán, además, unos adhesivos con el símbolo de la lucha contra la droga.



110 / Motor 16



A T O D O G A S

EL TÍTULO DE RALLYES EN CATALUÑA

TRAS la victoria de Borja Moratal en el Rallye de Linares, el piloto de Peugeot (en la foto) el Campeonato de España de Rallyes entra en la fase decisiva, antes del Rallye de Cataluña.

Cuatro pilotos optan al título: Alonso (Ford), con 758 puntos y cinco resultados; Climent (Opel), con 706 y cuatro resultados; Bardolet (Opel), 684 puntos y también cuatro resultados; y Moratal, con 603 puntos y seis resultados. Hay que tener presente que sólo se retienen cinco resultados. La alta puntuabilidad de la prueba del Mundial (coeficiente nueve) hace que el Campeonato pueda quedar sentenciado, sin necesidad de acudir a La Coruña, última prueba del año, con coeficiente seis.

Pero los pilotos españoles no sólo tendrán que luchar entre ellos, sino superar a algunos participantes extranjeros que participan en su mismo grupo y, por tanto, bloquean los puntos. Daniel Alonso se encontrará con tres rivales importantes: Toni Fassina (Mazda 323), Bim Sulayem (Ford Escort Cosworth) y el portugués Coutinho. Quedar por detrás de ellos significaría una merma importante de puntos. Los dos pilotos de Opel y Moratal, además de vigilarse entre sí y a Kiko Cima, tienen que contar con el belga Bruno Thiry, con otro Astra oficial, que puede dar más de un quebradero de cabeza a los participantes en F2.

Por estas razones, y por la complejidad en la adjudicación de los puntos, hacer cálculos es poco menos que imposible. El mejor colocado es Bardolet, con sólo cuatro resultados, mientras que Alonso se restaría 108 puntos y 60 Climent. Moratal ya tiene que restar los dos resultados obtenidos en Linares y Orense, a los que habría que añadir 120 puntos si quiere contar con el resultado en la prueba catalana.



FINAL VOLANTE ELF

LA selección del Volante Elf 94, organizada por la Escuela Elf Renault del Circuito de Cataluña y patrocinada por la marca de lubricantes francesa ya tiene vencedor. El triunfador ha sido el joven piloto gallego José María Pérez, que se impuso a los otros tres finalistas: Jon Casais, Antoni Forné y Francisco Rodríguez.

El vencedor de estos cuatro finalistas, salió tras dar varias vueltas cronometradas al circuito de Cataluña con monoplazas Alfa FR92. José Ma-

ría Pérez, con una conducción muy eficaz, consiguió parar el crono en 1.58.356, además de ser autor también del segundo y tercer mejor tiempo. El joven piloto gallego recibió de forma simbólica el Volante Elf 94 de manos del Consejero Delegado y Director General de Elf Lubricantes España, Sr. Hubert-Charles Tual que le acredita como piloto del equipo Elf en el 94, en el que conducirá un monoplaza oficial en el Campeonato de España de Fórmula Renault.

PACIFIC A LA F-1

TRAS la tentativa a principios del 93 de la escudería Pacific de entrar en Fórmula 1, todo parece indicar que ese proyecto se va a hacer realidad en el 94. Tras más de 18 meses de intenso trabajo, tiene ya a punto el Pacific PR01, un monoplaza con un espectacular diseño aerodinámico, que estará impulsado por

un motor Ilmor V-10. La escudería Pacific tiene tras de sí un extenso palmarés en categorías inferiores, siendo los dominadores en años anteriores de la Fórmula Ford, Fórmula 2000 y Fórmula 3 en Inglaterra. Además vencieron en el 91 el Campeonato Internacional de F-3000 con Christian Fittipaldi.



E O X E S

◆ CINQUECENTO EN EL MUNDIAL El equipo de rallyes de los concesionarios Fiat de Cataluña presentará en esta vigesimalnovena edición del Rallye Cataluña Costa Brava su pequeño Fiat Cinquecento Abartti: que tan buenos resultados ha obtenido en los rallyes Príncipe de Asturias y Villa de Llanes, donde el joven piloto catalán, Joaquín Vidal, y su copiloto Albert Píerres, lograron imponerse entre los vehículos de su categoría. Este mismo objetivo es el que preside la presentación de este equipo en el Mundial de la especialidad.

◆ APRILIA EN 500 Loris Reggiani ha firmado un contrato que le une a la marca Aprilia las próximas dos temporadas. Los técnicos de esta marca confían en Loris para desarrollar la nueva 500, una moto de concepción revolucionaria en la máxima categoría, ya que será la única bicilíndrica que participará en el medio litro.



◆ SCALEXTRIC EN EL RACC Coincidiendo con la celebración del Rallye Cataluña Costa Brava, valeadero para el mundial de la especialidad, TYGO nueva propietaria de esa marca tan popular de juguetes, ha organizado el primer Rallye Cataluña Costa Brava de Scalextric que se celebrará en el Pabellón de Deportes de Lloret los días 30 y 31 de octubre y 1 de noviembre.

◆ ADIÓS EN TENERIFE El próximo Rallye Isla de Tenerife, que se celebrará en noviembre, será la despedida del equipo Rallart Isla de Canarias con el cual Japón Motor-Mitsubishi disputaba el Campeonato de Canarias. Esta despedida viene determinada por el hecho de que los actuales Mitsubishi Galant VR4 ya no se comercializan.



SIEMPRE EN LA CIMA
Torra también triunfó en los raids. En la foto de la derecha, junto a su copiloto Alex Romani (izquierda), con el que ha logrado un magnífico éxito en los rallies de tierra.



LOS PIES EN LA TIERRA

DESDE que en 1988 iniciaron su andadura juntos, Jordi Torra y Francesc Selga han recorrido un largo camino plagado de éxitos. Ambos tienen en su palmarés el orgullo y, aún no batidos records, de ser: los dos hombres más jóvenes, 24 años, que han terminado un **París-Dakar**, conduciendo los dos vehículos de menor cilindrada que han cruzado la meta de este raid, que además siguen siendo los dos únicos Suzuki que han llegado a Dakar.

Pero Torra y Selga, que hasta su primera aventura dakariana siempre corrieron juntos, alternándose en las labores de piloto y copiloto, se separaron en 1990 para de nuevo unirse esta temporada en la Copa de España de Raids, certamen que se ha adjudicado Selga y en el que Torra ha ejercido las labores de copiloto. Una labor que ha compaginado con el Campeonato de España de Rallyes de Tierra en el que, copilotado por

Alex Romani, ha sido el piloto más rápido y regular en la categoría de dos ruedas motrices.

Sin menospreciar la labor de piloto y copiloto ni la importancia que para los buenos resultados tiene el coche, detrás de estos hombres que se llevan los premios y laureles hay un equipo humano que, en este caso, es buen artífice de los éxitos ya que se reparten las funciones y actúan, cada uno en su campo, con la máxima efectividad, sin intervenir en la labor del compañero. Todos actúan bajo la batuta de Félix Salido, un jefe de equipo «aficionado», que trabaja con gran profesionalidad. El se encarga de buscar el dinero de los *sponsors*, decidir qué campeonato puede interesar y también indagar hasta encontrar un coche competitivo. Lo controla todo con realismo y no se mete en proyectos ni aventuras que puedan sobrepasar la capacidad del equipo. Por eso decidió que

Torra debutara en la tierra con un coche competitivo. Indagó hasta encontrar en Inglaterra un Golf que llevaba dos años parado y compró coche, kit de recambios y furgón por 2,5 millones de pesetas, lo que les permitía afrontar con garantías un año que les ha costado diez millones y en el que, como siempre, Kiko Codina se ha encargado del mantenimiento de la mecánica.

Como colofón al «título» en la categoría de dos ruedas motrices de Torra y Romani, asegurado a falta de una carrera, y como premio también al Campeonato en los Raids logrado por Selga, el equipo ensayará en el último rallye de tierra del año lo que puede ser su programa para la próxima temporada. Selga saldrá con el Golf que este año ha conducido Torra y para Torra habrá un «coche gordo», probablemente un Metro con el que intentará poner un broche de oro a su magnífica temporada.

RALLYE DE CLASICOS EN MARRUECOS

DEL 30 de octubre al 4 de noviembre se disputará en Marruecos la primera edición de un rallye reservado a vehículos clásicos, con el que se pretende recordar **viejos tiempos** del automóvil en este país. Se celebrará íntegramente sobre asfalto y en él podrán participar coches de la categoría Turismo, Sport y Gran Turismo fabricados entre 1950 y 1976.

El itinerario tendrá un total de 1.358 kilómetros, que se cubrirán en cinco etapas: Casablanca-Rabat-Fez, Fez-Beni Mellal, Beni Mellal-Marrakech, Marrakech-Taroudant-Marrakech y Marrakech-Marrakech.



SALDAÑA SUBCAMPEON

LA Copa Interserie ha tocado a su fin, un certamen en el que Tomás Saldaña ha sido uno de los protagonistas más importantes, logrando finalmente el subcampeonato. El piloto de Kremer-Hispano Holandesa de Gestión, al



tener asegurado el **subcampeonato** a falta de la última carrera del año, decidió por falta de presupuesto no acudir a disputarla. Ahora, Tomás Saldaña, estudia hacia dónde dirigirá sus pasos en el '94, posiblemente hacia el CET.

SAINZ CON PIRELLI

EL doble campeón del mundo de Rallyes, quiere finalizar la temporada con un buen resultado, sobre todo delante de su afición. Para intentar ser lo más competitivo posible, su **Lancia Delta HF Integrale** montará neumáticos Pirelli en vez de Michelin, como ha venido haciendo a lo largo del año. Este cambio de gomas se debe a que el Lancia se ha mostrado más competitivo con las ruedas italianas, sobre todo sobre asfalto, terreno donde se

va a disputar el Rallye de Cataluña, donde la diferencia se cifra en un segundo y medio más rápido sobre asfalto seco, diferencia que aumenta sobre mojado. Los neumáticos Michelin, con la normativa vigente sobre medida de las ruedas, no han dado los resultados esperados en las monturas italianas. La próxima temporada, el piloto español quiere seguir con Michelin ya que estima, que sus neumáticos antipinchazos hoy por hoy no tienen rival.



♦ CITA EN EL GOLFO

Los próximos 18, 19 y 20 de noviembre se celebrará la última prueba de la Copa del Mundo de Rallyes de Todo Terreno en las complicadas pistas desérticas de los Emiratos Árabes Unidos. La prueba comenzará en Abu Dhabi para finalizar en Dubai. En este momento luchan por el título Salonen y Lartigue ocupando en la cabeza de la clasificación, más atrás, en cuarta posición se encuentra Servia primer clasificado en la categoría T1.

♦ HONG KONG -PEKÍN

El equipo Subaru 555 será el favorito para la victoria en el Rallye Hong Kong-Pekín. El equipo está formado por tres Subaru Legacy pilotados por Vatanen, Mielas y Boman. Frente a ellos los más duros rivales serán los Mitsubishi Lancer de los pilotos japoneses Shinozuka y Fujimoto. Está será la primera vez que los chinos podrán ver en directo un rallye de esta calidad.



♦ VILLENEUVE EN INDY

El hijo del recordado Gilles Villeneuve, Jacques, correrá la próxima temporada en Fórmula Indy, defendiendo los colores de la escudería Forsythe-Green. Esta temporada el joven Villeneuve ha disputado el Trofeo Toyota Atlantic venciendo en siete carreras.

♦ LA PRUEBA DECISIVA

La cuarta edición del Raid Aitiplano para motocicletas será la gran final de un Campeonato de España tremendamente disputado. El próximo sábado 30 se decidirá en las pistas de los alrededores de Requena quien será el campeón de este año. La lucha se centra entre José Luis Steuri, campeón del '91, y Fernando Gil, subcampeón en las dos últimas ediciones. Árbitro en esta disputa será Jordi Arcarons, actual campeón de esta apasionante especialidad.

El recuerdo

CONTEMPLO con horror en mi buzón una carta de la **Dirección General de Tráfico**. El miedo se apodera de mí, casi se va convirtiendo en pánico a medida que mi mano se acerca a ella. No sé si debo cogerla. Abrirla, además, puede llegar a ser una temeridad, y yo soy un hombre prudente.

Hago memoria: en las últimas semanas no me han puesto ninguna multa. Tampoco recuerdo haber cometido ninguna infracción. «No puede ser algo bueno», pienso. La carta sigue amenazándome desde el buzón. Me armo de valor y la tomo en mi mano. El primer paso está dado. Pero me horroriza la sola idea de abrir la carta.

Ese siguiente paso va a necesitar de toda mi fuerza mental. Paso la noche casi sin dormir, sueño con parejas de la Guardia Civil persiguiéndome subfusil en mano. Imagino un juicio por rebeldía seguido de una condena ejemplar.

No lo soporto más.

Me levanto sudando y me voy hacia la mesa donde se encuentra y la abro como un poseso. «Las malas noticias, mejor sin anestesia», me digo.

¡Cielo santo! ¡No es posible! ¡Son buenas noticias! Tráfico se acuerda de mí y no es para algo malo. Me recuerda que mi carné de conducir está a punto de caducar y me urge a que

lo renueve. Pero no es una carta habitual de la Administración. Me dan la facilidad de renovar mi carné por correo, o de que lo haga en persona en la Jefatura Provincial que yo elija. Es increíble. **Todo son facilidades.**

Todos mis miedos han acabado de golpe. Me tiro sobre el sofá y me quedo dormido. Inmediatamente vuelvo a soñar. Ya no son pesadillas, sino un sueño placentero. Veo a amables funcionarios dispuestos a resolver todas mis dudas, gentiles trabajadores para los que la labor diaria (pese a la congelación de sueldos) no es un sufrimiento sino una forma de realización personal.

El caso de la Dirección General de Tráfico es uno de los pocos que se dan en la Administración española. Lo habitual es el famoso «Vuelva usted mañana» inmortalizado por Mariano José de Larra o el peregrinar de ventanilla en ventanilla. Por suerte, en Tráfico las cosas funcionan, en un esfuerzo que es de agradecer. Como también es de agradecer el interés que desde hace años muestran por la seguridad. Sus campañas publicitarias pueden ser duras, incluso sangrantes, pero de lo que no cabe duda es de que tratan de conseguir un fin: **salvar vidas.** Sus cartas demuestran que se acuerdan de nosotros... Y no sólo para las cosas malas.

Javier Montoya

E L A L L E R S T A



¿Ha pensado por qué su coche está equipado con filtros **MANN**?

La razón es sencilla: Los fabricantes desean que sus motores sufran el mínimo desgaste, ofreciendo las máximas prestaciones con el consumo de combustible más reducido. Por esa razón sus vehículos están equipados en origen por **FILTROS MANN**.



Proveedor de primera equipos en más de 100 países. Todos nuestros filtros han sido diseñados exclusivamente en colaboración con el fabricante, para el vehículo que los lleva y son sometidos a un riguroso control de calidad.

FILTROS MANN, S.A. para aceite, aire y combustible
Calle Santa Fe, s/n • Teléfono: 72 02 00
Apartado 5007 • Teletax: 720216
Telegramas: Filtror Mann
50014 - ZARAGOZA (España)



Hace Años los Ingenieros Alemanes
 Crearon Escuela en Materia de Coches de Lujo.
 Hoy, los Nuestros han Sacado Sobresaliente
 en Todas las Asignaturas.



Mitsubishi Galant. Estilo, confort y seguridad combinados de manera perfecta. Sus motores multiválvulas te aseguran suavidad, progresividad y potencia. Su diseño garantiza mayor estabilidad y espacio interior. En materia de coches de lujo, la escuela alemana ha quedado atrás. Hemos sacado sobresaliente en todas las asignaturas.

MITSUBISHI GALANT



MMC AUTOMOVILES ESPAÑA, S. A. MARIA TUBAU, 4. 28050 MADRID.

15.000 KMS. SEAT IBIZA: COMO UN RELOJ

MOTOR 16

SEMANAL

GRUPO

2 de noviembre 1993

Num. 524 • 350 ptas.

AUDI CONQUISTO JAPON MOTOR REVOLUCIONARIO EN EL SALON DE TOKIO

W12



NUEVO ALFA ROMEO

EL 33
 DE LA
 ESPERANZA



FOTOS
 ESPIA

Coleccionable
PIN'S
 DE REGALO

