

MOTOR



Los accidentes como consecuencia de este fenómeno son menos frecuentes que en otros países

La niebla, otro peligro para el conductor

La mala señalización de las carreteras y el estado de los vehículos perjudica la seguridad en esas condiciones climatológicas

MARÍA CATALÁN

El accidente de hace dos semanas en la autopista Bilbao-Behobia en el que fallecieron 17 personas en una colisión múltiple como consecuencia de la niebla pone de manifiesto las carencias que tienen las carreteras españolas en cuanto a señalización, la falta de pericia de numerosos conductores para manejar el volante en situaciones climatológicas adversas y la falta de adecuación de los vehículos para estas circunstancias. A veces todos estos factores -a los que se añade la deficiente conservación de algunas carreteras- conjugan para dar lugar a trágicos accidentes.

Aunque los bancos de niebla son frecuentes en algunas zonas y épocas del año -inmediaciones de ríos, pantanos o zonas húmedas- son escasas las carreteras españolas que cuentan con una señalización adecuada que permita a los conductores una mayor seguridad.

'Las autopistas y autovías son los medios más seguros, y aún en este tipo de rutas los bancos de niebla son imprevisibles. Para estos casos existen medidas de seguridad teóricas que no siempre se siguen pero en cualquier caso la señalización es imposible' afirma Raúl Rodríguez, especialista de la revista Motor-16.

'España no es un país en el que este tipo de accidentes como el de Bilbao sean frecuentes; Alemania y Gran Bretaña nos ganan aunque tengan un mayor número de autopistas y sus carreteras estén en mejores condiciones. En nuestro país un tercio de los muertos en accidentes de circulación se producen por choques frontales', recuerda. Raúl Rodríguez añade que los factores externos al conductor son un elemento clave en un tanto por ciento muy alto y que es fundamental aumentar el número de vías de doble dirección.

Javier Recio, de la revista Autopista, coincide en esas apreciaciones. 'La señalización en nuestras carreteras, tanto la vertical como la horizontal, deja todavía mucho que desear, y esto da lugar a confusiones. No es pues, cuestión de los conductores. Estamos muy acostumbrados a echarles la culpa utilizando la muletilla de los adelantamientos

TRAMOS HORARIOS DE LOS ACCIDENTES

(Porcentajes medios de julio-agosto de 1989 y 1990)

Tramo horario	% accid.	%muertos	%H graves	%H. leves
00.00-06.59	32	31	31	31
07.00-13.59	27	28	28	28
14.00-19.59	26	26	26	25
20.00-24.00	15	15	15	16

Total 100 100 100 100

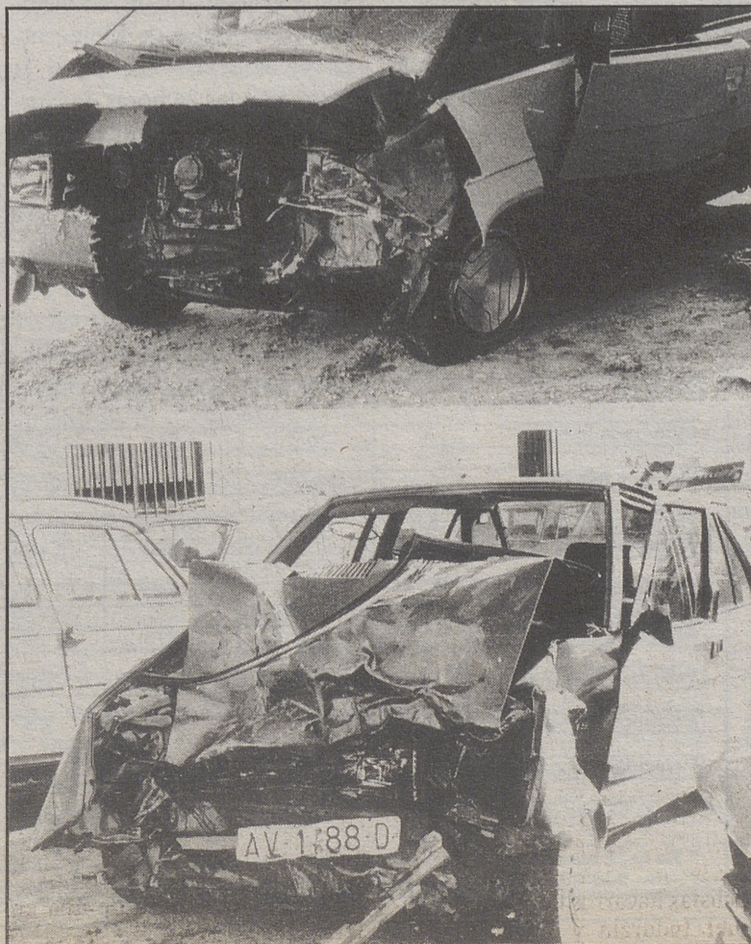
LA EDAD EN LOS CONDUCTORES ACCIDENTADOS

(Porcentajes medios julio-agosto 1989 y 1990)

Tramo de edad	% conductores presuntos responsables	% Otros conductores implicados
Deconocida	3,26	4,28
Menos de 18	3,15	1,42
18-25	33,33	21,35
26-30	14,00	15,07
31-50	18,69	23,64
51-60	20,85	29,42
Más de 60	6,68	4,78

TIPOS DE ACCIDENTES

	1989	1990
Colisiones frontales	240	178
Colisiones laterales	60	52
Colisiones frontolaterales	92	98
Colisiones por alcance	86	83
Colisiones múltiples	2	2
Colisiones (otros tipos)	58	61
Atropellos	166	111
Salidas de la vía con choque	161	176
Salidas de la vía con vuelco	144	145
Salidas de la vía con despeñamiento	67	50
Salidas de la vía	47	42
Vuelcos	15	14
Otros tipos	1	1
Total	1.139	1.011



indebidos y el exceso de velocidad. No son estas las únicas causas de los accidentes que vemos todos los días. Por otra parte es una equivocación arrojar continuamente cifras sobre el número de muertos en las carreteras, en este país no son todo autopistas ni autovías'.

Para estos dos especialistas en el tema, aunque se produce una mejora paulatina de las infraestructuras viarias todavía queda mucho trabajo por realizar, en especial la modificación del trazado de todos aquellos puntos considerados como conflictivos de las carreteras españolas, en los que las medidas de seguridad no son suficientes tanto por la señalización que se ve perjudicada en ocasiones por fenómenos naturales como la niebla y la lluvia, como por la falta de presencia policial.

Raúl Rodríguez agrega que 'las medidas para garantizar la seguridad de los conductores y evitar accidentes hay que ponerlas en práctica antes de que ocurra cualquier desgracia y no después, porque es cierto que muchas veces es necesario ser protagonistas de un desastre para que se tomen las precauciones que deberían haberse tomado bastante antes'.

No obstante, otro de los factores que influyen en el elevado número de accidentes que se producen en España es 'la despreocupación general acerca del estado de los vehículos, muchos de ellos viejos', señala Javier Recio. A esta situación se añade que la normativa actual no obliga a que todos los automóviles que salen de fábrica estén equipados con faros antiniebla.

'Mecanismos como la Inspección Técnica de Vehículos (ITV) no son suficientes a veces, para evitar un fallo imprevisto. 'La ITV es problema de la Administración pero como ésta no puede hacer frente a esta cuestión con la eficacia que debería ha terminado por convertirse en un negocio. Si tenemos en cuenta que un tanto por ciento muy bajo de vehículos se someten a dicho control obligatorio, es fácil comprender que los coches no aguanten los kilómetros que se espera de ellos, a lo que se suma que el control de las inspecciones es escaso', señala Raúl Rodríguez.

Los riesgos de accidente en trayectos de corto recorrido

Entre el 70 y el 80 por cien de los accidentes se producen en la misma provincia donde está matriculado el coche, según la Dirección de Programas de Investigación de Accidentes de la DGT.

Un análisis de datos estadísticos en el que se tienen en cuenta, entre otros, el nivel de ocupación del vehículo, los tramos horarios así como un estudio minucioso de un centenar de accidentes en los que tan sólo en dos casos no eran viajes improvisados y cortos, permiten considerar que la mayoría de los siniestros tienen lugar durante los trayectos cortos.

No obstante, siempre suelen darse algunos casos en los que toda una familia no llega a su destino, por ejemplo en desplazamientos vacacionales. Pero son más raros, y a ello contribuye la propia mentalización del conductor, cuando pone su coche a punto, evita tomar alcohol, descansa previamente y mantiene una actitud vigilante y preventiva.

En cambio sí son frecuentes los accidentes en breves trayectos de 2 a 3 kilómetros, en los que el conductor no está mentalizado con la posibilidad de riesgo; no se preocupa del estado del coche, de ponerse el cinturón, del alcohol que ha podido ingerir en una copiosa comida o cena e, incluso, del detalle aparentemente insignificante del calzado que lleva puesto para conducir, que en algunos casos puede enredarse con los pedales del automóvil.

Por último, los días entre semanas de los veranos se registran muchos accidentes de madrugada de jóvenes que se desplazan con vehículos de matrícula distinta de la provincia en la que se encuentran, que bajan la guardia y sufren las fatales consecuencias de los despistes al volante.

Afectan a los modelos Omega y Senator

Opel detecta fallos en los latiguillos de los frenos de sus modelos de alta gama

MADRID. EFE

Opel ha detectado fallos en los latiguillos de los frenos delanteros en los modelos "Omega" y "Senator", los más altos de la gama, fabricados entre septiembre de 1986 y diciembre de 1987.

Fuentes de General Motors España declararon ayer a EFE que, como "medida preventiva", se ha decidido llamar a una revisión gratuita a los propietarios de las 23.230 unidades de esa gama fabricadas en esas fechas, que actualmente circulan en toda España, y que será atendida por la red de concesionarios de esta marca.

Las mismas fuentes precisaron que se trata de modelos no fabricados en España pero que, tras

sucesivas pruebas, en condiciones extremas de climatología y firme, se ha detectado que el líquido de frenos rezuma en algunos coches de esta marca y gamas.

En los coches fabricados desde 1988 no se han detectado anomalías, ya que empezaron a fabricarse con un recorrido diferente de los latiguillos, precisaron las mismas fuentes.

General Motors ha reconocido que buena parte de los modelos "Senator" adscritos al Parque Movil para el uso de altos cargos de la Administración fueron fabricados en las fechas que se han detectado estas anomalías, pero hasta ahora no se han producido reclamaciones sobre dichos fallos.

Los consumidores se oponen a la rebaja por sorpresa del IVA en el precio de los coches

MADRID. EFE

La Organización de Consumidores y Usuarios (OCU) y la Unión de Consumidores de España (UCE) han expresado ayer a EFE su posición contraria a que la posible rebaja del IVA en los coches se haga por sorpresa, tal como demandan los fabricantes.

Portavoces de ambas organizaciones, las mayores de España, con casi 400.000 socios en toda España, señalaron que, aunque son conscientes de los perjuicios que se ocasionan a los fabricantes con un anuncio a destiempo de una rebaja de este tipo, también constatan que anunciarla perjudica a los consumidores, que tienen derecho a beneficiarse de un ahorro y de una compra en mejores condiciones.

Las críticas de UCE y OCU se extienden también a la Administración por entender que ha generado un "gran confusionismo" con su actitud "desconcertante" respecto a la posible bajada del 33 por ciento al 28 en el IVA de los coches a partir del año que viene, a través de una enmienda en el Proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado.

Para Carlos Alonso, responsa-

ble del programa de Derechos Económicos de la UCE, esta actuación administrativa "está ocasionando más perjuicios a los fabricantes que el anuncio de la reducción".

Asimismo, José María Múgica, portavoz de la OCU, reclamó conocer con antelación suficiente el precio de los coches con la rebaja del IVA ya repercutida para que el consumidor pueda hacer las previsiones que más le beneficien.

Las dos organizaciones, pese a todo, demandan una reducción del IVA de los coches e incluso consideran insuficiente la rebaja de cinco puntos que podría producirse para el año que viene.

También son abiertamente contrarios a que las sucesivas rebajas del IVA para homologarlo a la armonización fiscal que se pretende en la CE, se compensen con otros impuestos como el de la tasa de matriculación o nuevas subidas en la carga fiscal de los carburantes.

Anunciaron, por otra parte, que en el momento en que se concrete la rebaja del IVA establecerán "férreos" controles para vigilar que se traduce en una auténtica bajada de los precios para el consumidor.

Seat lanza el Marbella 'Fun'

La empresa automovilística Seat ha creado una versión especial del benjamín de su familia, el Marbella Fun, al que dota de elementos de interés para el sector juvenil como principal destinatario.

Su interior introduce algunas mejoras y sale a la calle con un precio de 885.000 pesetas (IVA y transporte incluidos).

Los fabricantes han pensado que este nuevop automóvil cubrirá las necesidades de automoción de un cliente potencial al que definen como 'mujer joven que tie-

ne que desplazarse por la ciudad de forma ágil y rápida'. El motor tiene 903 c.c. con los que logra alcanzar una velocidad máxima de 130 kilómetros por hora y una aceleración de 100 km/h en 20 segundos.

Entre los detalles incluidos como equipamiento, Seat destaca los bolsillos del interior con cremallera, situados en el respaldo del asiento delantero y debajo del cojín del asiento posterior con unos remates para guardar todo el 'material femenino' (guantes, pañuelos, perfume...etc.

KADETT

■ 56 años de historia automovilística

La carrera del Kadett empezó hace 56 años. Concretamente el 4 de diciembre de 1935, Opel presentó al hermano más pequeño de su modelo Olympia. Cuando la Guerra Mundial frenó la producción, en 1940, 107.608 unidades del Kadett habían salido de la fábrica de Rüsselsheim en unos seis meses.

El Kadett volvió de nuevo siete años después en Moscú. Este fabricante hubo de entregar las instalaciones de fabricación a la Unión Soviética al final de la guerra. Un año más tarde, se fabricó un coche que era prácticamente imposible distinguirlo del Kadett. Se diferenciaba del original únicamente en un aspecto: en vez de llamarse Kadett el nombre que tenía era "Moskovitch".

Kadett A.- El Kadett A presentado en 1962 y equipado con un motor de un litro y 40 CV, alcanzaba una velocidad máxima de 120 km/h. y podía recorrer 100 kilómetros con sólo 6,5 litros de gasolina normal. En 1963 se incorporó una versión de 48 CV, un coupé y un espacioso Caravan.

Debido a su tecnología y reducido precio (5.075 marcos alemanes) el pequeño Opel se vendió bien. Cuando Opel cambió de modelo, en septiembre de 1965, se habían vendido casi 650.000 unidades del Kadett A en tres años.

Kadett B.- La serie B continuó con la línea de su predecesor. Era 18 cm más largo y su motor era más potente (hasta 60 CV) y una mejor suspensión (independiente en la parte delantera). Uno de sus principales atractivos era el precio; en 1965 la versión estándar de este diseño se vendía por sólo 100

marcos más que el modelo A.

Dos años más tarde, los ingenieros equiparon el coche con unos motores más potentes de 1,7 y 1,9 litros, que permitían al Kadett introducirse en competiciones deportivas. El modelo más notable fue el legendario Kadett Rallye, una edición especial que se fabricó hasta con 190 CV. En conjunto fueron 2.649.501 las unidades del Kadett B las que salieron de la línea de montaje.

Kadett C.- Desde 1973 en adelante, la tercera generación del Kadett C se superaron los 4 millones de unidades vendidas en 1976 y por vez primera se pudo vender el mismo coche en todo el mundo mediante una producción coordinada de las cadenas de montaje ubicadas en Canadá, Argentina, Australia, Malasia, Gran Bretaña y Corea.

Kadett D.- Cuando por primera vez se presentó el Kadett D en 1979, en el Salón Internacional del Automóvil de Frankfurt, tenía un motor transversal conectado a las ruedas delanteras del coche.

Un año después del lanzamiento del Kadett D las cifras de ventas mejoraron.

Kadett E.- La última versión del Kadett es uno de los coches con más aceptación en Europa. Este modelo ha sido muy bien acogido en Bélgica, Suecia, Austria, Dinamarca, Finlandia y España.

El Opel Kadett a realizado importantes papeles en el mundo de la competición. las victorias en el Rallye de Montecarlo, el Tour de Europa o la carrera de las 24 horas de Nurburgring le han dado la popularidad que hoy tiene.

Los participantes privados comenzaron a interesarse por el nuevo Opel un año después de la introducción del primer Kadett tras la guerra. El coupé de 84 CV en particular, pero el éxito más importante de la carrera deportiva de Opel Kadett llegó en 1963 cuando Hans Beck y Lutz kember llegaron los primeros en su clase y terminaron en el sexto puesto en la general en el Tour de Europa.

Desde 1967, las versiones deportivas del Kadett B acapararon los titulares de muchas competiciones deportivas. En 1967 Lanbart y Vogt terminaron los primeros en su clase en el Rallie de Montecarlo.

En 1968 Eriksson/Berggren terminaron los primeros en su clase en el 'Monte' y el Kadett fue también el mejor en su clase en la carrera de las 24 horas de Nurburgring.

En 1969 los conductores Waldner/vogt lograron vencer en el Tour de Europa.

En 1970 un Kadett cruzó el primero la línea de meta en su clase en el 'Monte'.

En 1971, Ragnotti ganó la categoría del Grupo Uno, para coches de producción.

Desde 1976 en adelante, Walter Röhrl y Rauno Aaltonen alcanzaron el éxito en los rallyes de Montecarlo y de Portugal conduciendo el Kadett C. Ese año Opel terminó en segundo lugar en el campeonato de Marcas, detrás de Lancia. Walter Smolej, continuó ese éxito en 1977, terminando segundo en el campeonato de rallyes alemán. El GT/E se hizo acreedor de una merecida popularidad entre los conductores privados. En 1977 el Kadett pintado de amarillo y negro fue el más vendido y también el coche de competición con más éxito.

OPEL KADETT	Kadett A	Kadett B	Kadett C	Kadett D	Kadett E
Producción	1962-65	1965-73	1973-79	1979-84	1984-
Cantidad	649.512*	2.649.501*	1.701.075*	2.090.087*	3.878.000**
Cilindrada (c.c.)	993	1.078	1.196	1.196	1.389
Potencia (Kw/Cv)	29/40	33/45	38/52	39/53	44/60
Par motor máximo (Nm/mkg)	72/7,3	76/7,8	78/8,0	82/8,3	103/10,5
A revoluciones del motor (rpm)	2.200	2.400	3.400	3.600	2.800
Longitud (mm)	3.923	4.105	4.124	3.998	3.998
Anchura (mm)	1.573	1.570	1.636	1.636	1.663
Altura (mm)	1.400	1.375	1.380	1.400	1.400
Peso en vacío (Kg)	670	745	765	815	855
Consumo (Litros/100 Km)	6.5	7.8	8.5	8.5	7.0
Velocidad máxima (km/h)	120	125	132	140	160
Precio básico (DM)	5.075	5.175	7.175	10.745	19.220 (1991)

* En cada caso se ofrecen los datos técnicos correspondientes a la versión básica

** Más 603.000 unidades del modelo británico correspondiente fabricado por Vauxhall

PRECIOS DE LOS COCHES: Los precios que figuran a continuación son los recomendados por cada uno de los fabricantes e importadores. El precio final es la suma del coste franco fábrica más el IVA correspondiente así como el precio del transporte que varía de unas marcas a otras. Las abreviaturas empleadas responden a los siguientes significados: C/P: Cilindrada y Potencia; C: Combustible; V/M: Velocidad Máxima; P/F: Precio Final; S: Súper; N: Normal; **: Sin plomo, D: Diesel.

MARCA Y MODELO	C/P	C	V/M	P/F	MARCA Y MODELO	C/P	C	V/M	P/F	MARCA Y MODELO	C/P	C	V/M	P/F
ALEKO					ALFA ROMEO					LAND ROVER				
Aleko 1.6 SL	1.569/74	S	155	960.000	Alfa 33 1.3 S	1.351/88	S	176	1.587.585	Defender 90 TD	2.485/107	D	136	2.595.000
Aleko 2141	1.569/74	S	155	967.000	Alfa 33 1.5 ie	1.490/98	S	181	1.715.000	Defender 110 TD	2.485/107	D	134	2.845.000
					Alfa 33 1.7 ie	1.712/110	S	190	1.868.588	Defender 110 Sp				2.999.950
					Alfa 33 1.7 ie Sport Wagon	1.712/110	S	187	2.020.000	Defender 90 Techo lona				2.495.000
					Alfa 33 1.7 ie 16V	1.712/137	S	208	2.122.585	Defender 90 Pick up				2.695.000
					Alfa 33 1.7 Boxer 16V Quadrifoglio	1.712/137	S	208	2.172.000	Defender 110 Pick up				2.655.000
					Alfa 33 16V Q Permanent 4	1.712/137	S	203	2.645.000	Defender HCPU				2.775.000
					Alfa 75 1.6 ie	1.570/107	S	180	1.992.588	Discovery 200 TD	2.495/111	D	148	3.390.000
					Alfa 75 1.8 ie "Le Mans"	1.799/122	S	190	2.230.000	Discovery 3p nivel 1				3.390.000
					Alfa 75 2.0 Twin Spark	1.962/148	S	205	2.607.588	Discovery 3p nivel 2				3.625.000
					Alfa 75 1.8 Turbo América	1.779/155	S	210	2.990.173	Discovery 3p nivel 3				3.725.000
					Alfa 75 3.0 Quadrifoglio	2.959/188	**	220	3.700.173	Discovery 5p TD				4.565.000
					Alfa 75 2.0 TD	1.995/95	D	175	2.502.588	Discovery 5p EFI				4.750.000
					Alfa 75 2.4 TD	2.393/112	D	185	2.782.588	Range Rover TD 2p	2.498/121	D	152	3.633.840
					Alfa 164 2.0 TS	1.962/148	S	210	3.120.588	Range Rover TD 4p	2.498/121	D	152	5.605.000
					Alfa 164 2.0 TS Clima	1.962/148	S	210	3.330.588	Range Rover EFI 2p	3.947/187	**	178	3.633.840
					Alfa 164 2.0 TS Luxe	1.962/148	S	210	3.600.588	Range Rover EFI 4p	3.947/187	**	187	6.200.000
					Alfa 164 3.0 V6	2.959/192	**	230	4.800.588	Range Rover SE 4p	3.947/187	**	178	7.360.000
					Alfa 164 V6 Turbo	1.992/122	**	240	4.932.585	Range Rover SE Aut 4p	3.947/187	**	178	7.860.000
					Alfa 164 Quadrifoglio	2.959/200	**	237	5.562.588	Range Rover Vogue Manual				6.320.000
					Alfa 164 2.5 TD	2.499/117	D	200	3.967.588	Range Rover Vogue Aut				6.700.000
					Alfa Spider 2.0	1.962/126	S	190	3.346.000	Range Rover SE Manual				7.495.000
										Range Rover SE Aut				7.875.000
ARO					DAIA					LOTUS				
10.1 Gasolina techo lona	1.289/54	N	115	1.270.668	Contax Berlina	1.397/65	S	150	804.650	Elan SE	1.588/165	S	220	5.966.380
10.4 Gasolina	1.397/62	N	118	1.301.832	Contax Break 4v	1.397/65	S	150	758.100	Excel SE	2.174/180	**	235	7.630.653
244 D	3.120/65	D	110	1.622.880	Contax Break 5v	1.397/65	S	150	851.200	Esprit Turbo	2.174/218	**	245	9.997.500
243 D	3.120/65	D	110	1.579.536						Esprit H.C	2.174/183	**	217	8.268.106
					DAIHATSU					MAHINDRA				
AUDI					Charade GTi Turbo	993/105	S	195	2.242.597	CJ-3 techo lona	2.112/75	D	130	1.870.000
80 1.8 Special	1.781/112	S	194	2.583.000	Ferroz EL	1.590/86	S	145	2.459.190	CJ-3 techo fibra	2.112/75	D	130	1.982.800
80 1.8 E	1.781/112	S	194	2.738.000	Rocky TD Soft-Top	2.765/88	D	135	2.701.792	CJ-4 techo lona	2.112/75	D	130	1.836.800
80 TD Special	1.588/80	D	174	2.659.000	Rocky TD Hard-Top	2.765/88	D	135	2.759.852	CJ-4 techo fibra	2.112/75	D	130	1.948.800
80 TD	1.588/80	D	174	2.821.000	Rocky TD Station Wagon	2.765/88	D	135	3.354.000					
90 2.0 E	1.994/115	S	195	2.925.000	DE TOMASO					MASERATI				
90 2.3 E	2.309/133	**	206	3.167.000	Pantera GTS	5.769/300	**	280	11.500.000	222	1.996/225	S	228	5.975.394
90 2.3 E Sport	2.309/133	**	206	3.771.000						422	1.996/225	S	228	6.994.637
90 2.0 E 20V	1.994/160	S	215	4.162.000	FERRARI					Spider E	1.996/225	S	220	7.962.045
90 2.3 E 20V	2.309/170	**	220	4.308.000	Mondial T	3.405/300	**	255	16.147.109	224 V	1.996/225	S	228	8.583.519
90 2.0 E 20V Quattro	1.994/160	S	215	4.718.000	Mondial T Convertible	3.405/300	**	255	17.897.723	222 E	2.790/250	**	230	7.259.186
90 2.3 E 20V Quattro	2.309/170	**	220	4.865.000	348 TB	3.405/300	**	275	16.925.390	430	2.790/250	**	240	8.495.889
100 2.3	2.309/133	**	202	3.535.000	348 TS	3.405/300	**	275	17.353.671	Spider	2.790/250	**	230	8.468.358
100 2.3 Aut	2.309/133	**	202	3.801.000	Testarossa	4.943/390	**	290	28.980.150	228	2.790/250	**	230	9.110.731
100 2.3 Quattro	2.309/133	**	202	4.308.000	FIAT					Royale	4.930/300	**	240	16.387.333
100 2.8	2.771/174	**	218	4.397.000	Panda 1000 S	999/45	S	140	928.000	MAZDA				
100 2.8 Aut	2.771/174	**	218	4.665.000	Panda 1000 CL	999/45	S	140	883.000	323 GT	1.840/140	S	195	2.860.270
100 2.8 Quattro	2.771/174	**	218	4.993.000	Panda 4x4 L Trekking	999/45	S	140	1.205.000	323 F	1.840/140	S	200	3.149.400
Coupe 2.3 E	2.309/133	**	206	4.044.000	Sisley 4x4	999/50	S	130	1.261.000	323 4WD	1.597/150	S	205	3.511.200
Coupe 20V	1.994/160	S	215	4.441.000	Uno 45 3p	999/45	S	145	1.071.000	626 2.0i 16V 4p	1.998/148	S	210	3.712.480
Coupe Quattro 20V	1.994/160	S	215	4.998.000	Uno 45 5p	999/45	S	145	1.131.000	626 2.0i 16V 4p	1.998/148	S	210	3.923.795
Coupe S-2	2.226/220	**	245	6.068.000	Uno 45 S 3p	999/45	S	145	1.197.000	626 2.0i 16V 5p	1.998/148	S	210	3.785.800
V-8 Aut	3.562/250	**	235	9.760.000	Uno 45 S 5p	999/45	S	145	1.254.000	626 2.0i 16V 4WS 5p	1.998/148	S	210	3.997.116
V-8 Manual	3.562/250	**	235	9.400.000	Uno 60 3p	1.108/57	S	145	1.128.000	626 2.0i 16V Coupé	1.998/148	S	210	4.097.077
					Uno 60 5p	1.108/57	S	155	1.186.000	929 GLX 3.0 V6	2.954/190	**	220	5.488.850
AUVERLAND					Uno 60 S 3p	1.108/57	S	155	1.229.000	MX-5	1.597/115	**	200	3.285.100
A3 Corto techo lona	1.905/64	D	115	2.409.725	Uno 60 S 5p	1.108/57	S	155	1.287.000	MX-5 LSD	1.597/115	**	200	3.696.070
A3 Largo techo duro	1.905/64	D	115	2.592.500	Uno 60 SX 5p	1.108/57	S	155	1.385.000	RX-7	2.616/150	**	215	4.941.349
					Uno 70 SX i.e. 3p	1.372/72	S	170	1.444.000	RX-7 Turbo	1.308/200	**	240	6.455.820
BENTLEY					Uno 70 SX i.e. 5p	1.372/72	S	170	1.503.000	RX-7 Turbo Cabrio	1.308/200	**	230	6.954.570
EIGHT	6.759/226	**	204	19.088.500	Uno Selecta i.e. 5p	1.372/72	S	157	1.583.000	MERCEDES				
Mulsanne S	6.750/226	**	204	22.291.700	Uno Turbo i.e. 3p	1.372/118	S	204	1.764.000	190 E 1.8	1.797/109	S	185	2.990.500
Turbo R	6.750/335	**	217	26.406.300	Uno Diesel 3p	1.697/58	D	155	1.390.000	190 E 2.3	1.996/122	S	195	3.856.500
Turbo R LWB	6.750/335	**	217	30.521.000	Uno Diesel S 5p	1.697/58	D	155	1.518.000	190 E 2.6	2.597/166	**	215	4.775.490
Continental Convertible	6.750/226	**	208	36.041.700	Uno Turbo Diesel S 3p	1.367/72	D	168	1.566.000	190 E 2.5/16	2.498/204	**	235	7.013.090
					Tipo 1.4 Base	1.372/72	S	168	1.500.000	190 D	1.997/75	D	160	3.333.870
BERTONE					Tipo 1.4 AGT B	1.372/72	S	161	1.570.000	190 D 2.5	2.497/94	D	174	3.927.800
Freedimber TD techo duro	2.443/116	D	155	3.661.840	Tipo 1.4 AGT S	1.372/72	S	161	1.660.000	190 D 2.5 Turbo	2.497/126	D	193	4.402.250
Freedimber TD Cabrio	2.443/116	D	155	3.661.840	Tipo 1.4 DGT	1.372/72	S	161	1.682.000	200 E	1.996/122	S	195	4.500.000
Freedimber 2.7 techo duro	2.672/129	**	170	3.661.840	Tipo 1.6 AGT B	1.580/83	S	172	1.709.000	230 E	2.298/136	**	203	4.675.000
Freedimber 2.7 Cabrio	2.693/129	**	170	3.661.840	Tipo 1.6 AGT S	1.580/83	S	172	1.799.000	260 E	2.597/166	**	218	5.460.000
					Tipo 1.6 AGT S	1.580/83	S	172	1.799.000	260 E Largo	2.597/166	**	215	9.549.000
BMW					Tipo 1.6 AGT S	1.580/83	S	172	1.799.000	260 E 4 Matic	2.597/166	**	210	7.046.000
316i 2p	1.596/102	S	182	2.250.000	Tipo 1.6 DGT	1.580/83	S	172	1.821.000	300 E 24V	2.960/220	**	240	6.600.000
316i Aut. 2p	1.596/102	S	177	2.440.000	Tipo 1.8 i.e. DGT	1.756/110	S	187	1.967.000	300 E 4 Matic	2.960/188	**	220	7.450.000
318i 2p	1.796/115	S	189	2.520.000	Tipo 1.8 i.e. 16V	1.756/13								

PRECIOS DE LOS COCHES: Los precios que figuran a continuación son los recomendados por cada uno de los fabricantes e importadores. El precio final es la suma del coste franco fábrica más el IVA correspondiente así como el precio del transporte que varía de unas marcas a otras. Las abreviaturas empleadas responden a los siguientes significados: C/P: Cilindrada y Potencia; C: Combustible; V/M: Velocidad Máxima; P/F: Precio Final; S: Súper; N: Normal; **: Sin plomo; D: Diesel.

MARCA Y MODELO	C/P	C	V/M	P/F	MARCA Y MODELO	C/P	C	V/M	P/F	MARCA Y MODELO	C/P	C	V/M	P/F	MARCA Y MODELO	C/P	C	V/M	P/F
300 GD SW Corto	2.996/83	D	138	6.157.900	Senator 3.0i Aut.	2.969/177	**	210	4.880.000	R-25 TXI	1.995/140	S	207	3.860.000	Justi 1.2 SL II 4WD	1.189/68	S	160	1.850.000
230 GE SW Largo	2.298/93	**	145	6.070.120	Senator 3.0i 24V Cd	2.969/204	**	240	5.567.000	R25 V6i	2.849/153	**	208	4.550.000	Legacy 1.8 GL 4WD Sedán	1.820/104	S	181	2.705.802
250 GD SW Largo	2.497/69	D	125	6.475.770	Senator 3.0i 24V Cd Aut.	2.969/204	**	240	5.890.000	R-25 V6i Baccara	2.849/153	**	208	5.455.000	Legacy 2.2 GX 4WD Sedán	2.212/136	**	200	2.977.939
300 GE SW Largo	2.960/125	**	165	6.817.580	Calibra 2.0i	1.998/130	**	215	3.047.000	R-25 V6i Turbo Baccara	2.450/205	**	233	6.700.000	Legacy 1.8 4WD Station Wagon	1.820/104	S	175	2.815.593
300 GD SW Largo	2.996/83	D	138	6.739.110	Calibra 2.0i 16V	1.998/150	**	223	3.617.000	R-25 Turbo Diesel	2.068/85	D	172	3.485.000	Legacy 2.2 GX 4WD Station Wagon	2.212/136	**	200	3.090.784
MITSUBISHI					Calibra 2.0i 16V 4x4	1.998/150	**	214	4.092.000	Alpine V6 Turbo	2.458/200	**	240	7.900.000	XT Turbo 4WD	1.782/136	S	200	3.964.239
Galant GTi 16V	1.997/145	S	205	3.724.000	Corsa Van 1.2	1.196/55	S	152	937.053	Espace RN 2.2i	2.165/110	**	175	2.950.000	SUZUKI				
Montero Corto	2.477/95	D	145	2.990.400	Corsa van 1.5 D	1.488/50	D	151	1.054.053	Espace RT 2.2i	2.165/110	**	175	3.480.000	Swift 1.3 GL	1.298/73	S	165	1.341.800
Montero Corto Kaiteki	2.477/95	D	140	3.528.000	Kodett Van 1.7 D	1.700/57	D	149	1.303.579	Espace RXE 2.8i	2.849/153	**	195	4.620.000	Swift GTi	1.298/101	S	180	1.816.800
Montero Largo	2.477/95	D	140	3.572.800	Kodett Combo 1.7 D	1.700/57	D	140	1.522.579	Espace RN 2.1 DT	2.068/88	D	163	3.325.000	Swift 1.6 GLX Sedán	1.590/92	S	182	1.616.800
MORGAN					PEUGEOT					ROLLS ROYCE					Swift 1.6 GLX 4x4 Sedán	1.590/92	S	178	1.866.800
1600 4/4 2 as	1.597/96	S	185	5.774.880	205 Junior 3p	1.124/55	S	152	1.080.700	Silver Spirit	6.750/***	**	193	24.232.000	JS 413 techo lona	970/45	S	n/d	1.111.040
1600 4/4 4 as	1.597/96	S	185	6.064.687	205 Junior 5p	1.124/55	S	154	1.141.700	ROVER					VS 410 techo metálico	970/45	S	n/d	1.144.640
Plus 8 Inyección	3.532/193	**	197	7.444.184	205 GL 5p	1.118/55	B	145	1.230.300	111 L 3p	1.120/60	S	155	1.158.000	JHT 410 techo fibra	970/45	S	n/d	1.296.960
NISSAN					205Xl 3p	1.118/55	N	145	1.154.300	111 L 5p	1.120/60	S	155	1.229.000	JS/N Nairobi	970/45	S	n/d	1.137.920
Sunny SLX 1.6 3p	1.597/95	S	180	2.000.910	205 GR 5p	1.204/63	S	160	1.330.000	114 S 3p	1.396/76	S	165	1.271.000	JX 413 Samurai techo lona	1.324/64	S	127	1.429.120
Sunny SLX 1.6 4p	1.597/95	S	180	2.070.910	205 SR 5p	1.294/65	S	161	1.440.300	114 S 5p	1.396/76	S	165	1.343.000	VE 413 Samurai TM	1.324/64	S	127	1.464.960
Sunny SLX 1.6 5p	1.597/95	S	180	2.070.910	205 Aut 5p	1.580/80	S	162	1.616.900	114 SL 5p	1.396/76	S	165	1.415.000	JHT 413 Samurai T.F.	1.324/64	S	127	1.497.440
Sunny GTi 2.0 3p	1.998/143	S	210	2.735.910	205 KS 3p	1.294/65	S	161	1.271.500	114 SL 16V	1.396/95	S	180	1.594.000	JS 413 Samurai Long Body T.L.	1.324/64	S	127	1.354.528
Sunny GTi 2.0 5p	1.998/143	S	210	2.810.910	205 XT 3p	1.360/85	S	178	1.499.800	MG 2.0i	1.994/112	S	183	2.049.000	JSH 413 Samurai Long Body T.F.	1.324/64	S	127	1.438.528
Primera 1.6 LX	1.597/95	S	185	1.926.000	205 GT 5p	1.360/85	S	178	1.559.200	Montego 1.6	1.598/83	S	165	1.695.000	Vitara QA techo lona	1.590/75	S	145	1.676.920
Primera 1.6 SLX	1.597/95	S	185	2.125.000	205 GTX 3p	1.592/94	S	180	1.635.000	Montego 2.0 DSL	1.598/83	S	165	1.750.000	Vitara QLX techo lona	1.590/75	S	145	1.741.920
Primera 2.0i SLX	1.998/121	S	200	2.369.000	205 CJ	1.360/85	S	174	2.073.800	Montego 2.0 GSi	1.994/112	S	182	2.140.000	Vitara VA techo metálico	1.590/75	S	145	1.679.920
Primera 2.0e GT	1.998/150	S	220	3.453.000	205 Ci	1.580/115	S	190	2.794.500	Montego 2.0 GSi T.A.A.	1.994/112	S	182	2.140.000	Vitara VLX techo metálico	1.590/75	S	145	1.746.920
Primera 2.0 D LX	1.973/75	D	155	2.344.000	205 Rallye 3p	1.294/103	S	190	1.517.300	Montego 2.0 DSL Clubman	1.994/112	S	182	2.360.000	TOYOTA				
100 NX 2.0e	3.285.910	S	210	3.285.910	205GTi 1.9 3p	1.905/130	S	206	1.968.500	Montego 2.0 GSi	1.994/112	S	182	2.140.000	Corolla Lift back 1.6	1.587/95	S	180	2.068.150
200 SX 1.8i 16V Turbo	1.809/171	S	225	4.285.910	205 XLD 3p	1.769/60	D	155	1.387.800	Montego 2.0 DSL Clubman	1.994/112	S	182	2.360.000	Camry 2.0	1.998/128	S	195	3.041.550
300 ZX 3.0i Biturbo	2.960/283	**	250	8.035.910	205 XSD 3p	1.769/60	D	155	1.468.600	Montego 2.0 GSi T.A.A.	1.994/112	S	182	2.140.000	Calica Gti 2.0	1.998/150	S	210	4.041.550
Patrol Corto Diesel	2.820/84	D	130	2.407.600	205 Diesel Turbo 3p	1.769/78	D	175	1.740.000	Montego 2.0 GSi	1.994/112	S	182	2.140.000	MR 2	1.587/124	S	200	4.223.138
patrol Corto Turbo Diesel	2.830/95	D	135	2.593.600	205 GLD 5p	1.769/60	D	155	1.445.600	Montego 2.0 GSi T.Solar	1.994/112	S	182	2.140.000	Supra	2.954/204	**	230	6.466.045
Patrol Corto 6 cil. Diesel	2.826/95	D	135	2.884.600	205 GRD 5p	1.769/60	D	155	1.527.000	Montego 2.0 GSi T.Solar	1.994/112	S	182	2.140.000	Supra targa	2.954/204	**	230	6.779.436
Patrol Corto 6 cil. Turbo Diesel	2.826/115	D	145	3.153.600	205 GTD 5p	1.769/60	D	155	1.653.500	Montego 2.0 DSL Clubman	1.994/112	S	182	2.360.000	Hilux 2.4 D	2.446/83	D	145	1.750.000
Patrol Corto 6 cil Gasolina	6.962/136	**	163	2.701.600	205 Diesel Turbo 5p	1.769/78	D	175	1.999.000	Montego 2.0 DSL Clubman	1.994/112	S	182	2.360.000	Land Criser 250 TD	2.489/114	D	145	3.697.000
Patrol Corto 6 cil.TD Top Line	2.826/115	D	145	3.586.600	309 GL	1.294/65	S	165	1.524.100	Montego 2.0 GSi	1.994/112	S	182	2.140.000	Land Criser Station Wagon	3.956/145	D	160	6.118.370
Patrol Corto 6 cil. G-Top Line	2.962/136	**	163	3.252.600	309 GR	1.442/83	S	170	1.634.700	Maestro Van D 700 L	1.563.125	S	170	1.774.000	UMM				
Patrol Corto T. Alto Diesel	2.820/84	D	130	2.368.600	309 GLD	1.905/65	D	160	1.688.500	214 Si 3p	1.396/95	S	170	1.774.000	100 DA	2.498/76	D	120	2.198.000
Patrol Corto T. Alto 6 cil. Diesel	2.826/95	D	135	2.782.600	309 SRD	1.905/65	D	160	1.975.500	216 Gti 3p	1.590/130	S	200	2.426.000	100 DAS	2.498/76	D	120	2.080.900
Patrol Largo 6 cil. Diesel	2.826/95	D	135	3.218.600	309 SRD Turbo	1.769/78	D	175	2.200.000	214 Si 5p	1.386/95	S	170	1.835.000	100 DTi	2.498/110	D	140	2.439.300
Patrol Largo 6 cil. Turbo Diesel	2.826/115	D	145	3.488.600	309 SR	1.592/94	S	180	1.856.900	214 GSi 5p	1.998/96	S	170	1.998.000	121 DA	2.498/76	D	120	2.394.000
Patrol Largo 6 cil. Gasolina	2.962/136	**	163	3.091.600	309 GT	1.905/105	S	190	2.005.700	216 GSi 5p	1.590/116	S	193	2.256.000	121 DTi	2.498/110	D	140	2.574.800
Patrol Largo 6 cil. Top Line	2.826/115	D	145	3.662.600	309 Aut.	1.580/80	S	162	2.002.300	216 GSi Aut 5p	1.590/116	S	193	2.398.000	VOLKSWAGEN				
Patrol Largo 6 cil G-Top Line	2.962/136	**	163	3.602.600	309 GTX 3p	1.905/105	S	190	2.028.700	216 GTi 5p	1.590/130	S	200	2.507.000	Polo Fox 1.0	1.043/45	S	142	1.065.000
Patrol Largo techo Alto Diesel	2.820/84	D	130	2.384.600	309 GTI 3p	1.905/130	S	206	2.238.600	414 GSi	1.396/95	S	174	2.127.000	Polo CL 1.0	1.043/45	S	142	1.170.000
Patrol Largo techo Alto 6 cil.	2.826/95	D	135	3.012.600	309 GTI 16V 3p	1.905/160	S	220	2.462.300	416 GSi	1.590/116	S	189	2.491.000	Polo CL 1.3	1.272/55	S	155	1.285.000
OPEL					405 GL	1.580/92	S	180	1.943.400	416 GSi Aut	1.590/130	S	200	2.555.000	Polo Fox 1.4 D	1.395/50	D	145	1.410.000
Corsa City 1.0 3p	993/45	N	140	1.034.000	405 GR	1.905/110	S	190	2.277.500	416 Gti	1.590/130	S	200	2.555.000	Polo Classic 1.3	1.272/55	S	155	1.195.000
Corsa Swing 1.0 3p	993/45	N	140	1.072.000	405 SRI	1.905/125	S	200	2.707.900	418 GSD	3.583.000	S	200	5.120.000	Polo Classic CL 1.3	1.272/55	S	155	1.376.000
Corsa Swing 1.2 3p	1.196/55	S	152	1.167.000	405 SRI Aut.	1.905/125	S	195	2.880.000	820 Si 4p	1.994/140	S	200	3.583.000	Polo Classic CL 1.4 D	1.395/50	D	145	1.347.000
Corsa Swing 1.4 3p	1.389/75	S	168	1.219.000	405 GTX	1.905/125	S	195	2.836.100	827 ATC 4p	5.120.000	S	200	5.120.000	Polo Coupé Fox 1.0	1.043/45	N	142	1.075.000
Corsa Swing 1.5 D 3p	1.488/50	D	151	1.307.000	405 GLD	1.905/78	D	165	2.268.000	827i Sterling 4p	2.675/177	**	222	5.060.000	Polo Coupé CL 1.0	1.043/45	S	142	1.180.000
Corsa Swing 1.5 TD 3p	1.488/67	D	166	1.426.000	405 GRD Turbo	1.769/90	D	180	2.572.100	827i Sterling Aut 4p	2.675/177	**	215	5.331.000	Polo Coupé CL 1.3	1.273/45	S	155	1.295.000
Corsa Joy 1.2 3p	1.196/55	S	152	1.258.000	405 SRD Turbo	1.769/90	D	180	2.905.100	820 Si 5p	1.994/140	S	200	3.583.000	Polo Coupé GT 1.3	1.272/55	S	155	1.300.000
Corsa Joy 1.4 3p	1.389/75	S	168	1.311.000	405 GRD Turbo Break	1.769/90	D	180	2.661.700	827i Vitesse 5p	2.675/177	**	221	4.884.000	Polo Coupé GT Inyección	1.272/80	S	175	1.430.000
Corsa Joy Sport 1.4 3p	1.389/75	S	168	1.445.000	405 GRx4	1.905/110	S	187	2.909.500	825 SD 4p	2.499/118	D	190	4.075.000	Polo Coupé G40	1.272/115	S	197	1.685.000
Corsa GSi 3p	1.598/100	S	191	1.693.000	405 GTX	1.905/125	S	200	2.761.000	SAAB					Polo Coupé Fos 1.4 D	1.395/50	D	145	1.420.000
Corsa Swing 1.0 5p	993/45	S	145	1.118.000	405 MI-16	1.905/160	S	220	3.455.000	900 i 3p	1.985/118	S	175	2.800.000	Golf Sprinter 3p	1.595/75	S	165	1.597.000
Corsa Swing 1.2 5p	1.196/55	S	152	1.212.000	405 MI-16x4	1.905/160	S	215	3.955.500	900i 4p	1.985/118	S	175	2.900.000	Golf Sprinter 5p	1.595/75	S	165	1.675.000
Corsa Swing 1.4 5p	1.389/75	S	168	1.265.000	605 SRI	1.998/130	S	203	3.193.000	900i 5p	1.98								