

**TOP**  
**10**

LOS MITOS QUE SE PUEDEN COMPRAR

SEMANAL  
**Motor 16**  
GRUPO

30 de noviembre de 1991

Núm. 423 • 350 ptas.

# PRUEBA DEL NUEVO GOLF COCHE EUROPA '92

**EXTRA**



00423

**PRUEBA DEL PORSCHE 968**  
**ASI SERA EL NUEVO RENAULT 19**

# Sólo algo tan noble podía ser tan bello.



*Civic*

No podíamos hacerlo de otra manera.

El Honda CIVIC es un coche noble. Por casta. En su motor se adivina la experiencia de seis años consecutivos ganando el Campeonato del Mundo de Fórmula 1.

Es poderoso y fiable. Con 90, 125 o hasta 160 caballos y nuestra tecnología exclusiva V-TEC con la que consigue la máxima potencia a cualquier régimen.

Al volante se aprecia su nobleza. El Honda CIVIC es tan manejable en las curvas como en las rectas.

Su nobleza se siente también en su confort. El Honda CIVIC es generoso en espacio interior. Mucho más de lo que

su tamaño pudiera sugerir.

Su nobleza se percibe también en lo atrevido de su perfil. El Honda CIVIC desafía al viento con uno de los coeficientes de penetración más bajos de entre los coches de su categoría.

Pero el Honda CIVIC es, sobre todo, bello. Un coche así de noble tenía que ser necesariamente bello. No podíamos hacerlo de otra manera.

**Para mayor información llame al 900 30 80 80**

*Honda le ofrece:*

- 2 años de garantía total.
- 2 años de asistencia en carretera gratuita.
- 3 años de pintura.
- 6 años anticorrosión.



A  
M  
A  
M  
E  
E  
S  
T  
A  
E



**PORSCHE 968. LA EVOLUCION DE LO CASI PERFECTO** PAG.88

**6 PUNTO DE MIRA**  
**13 SU CASO**  
**14 VW GOLF VR6**  
**COCHE DEL AÑO**  
**EN EUROPA**

**28 A FONDO**  
VOLKSWAGEN  
GOLF VR6  
**35 PRECIOS**  
COCHES NUEVOS

**49 MAGAZINE**  
**57 EXTRA TOP TEN**  
**58 MASERATI**  
SHAMAL  
**60 BENTLEY TURBO R**



**TOP TEN: LOS DIEZ COCHES QUE HAN MARCADO LA HISTORIA DEL AUTOMOVIL**



**TELEFONOS** PAG.122 **MOTOS: EN EL SALÓN DE MILÁN** PAG.128



**NUEVO RENAULT 19, MANTENER UN NUMERO UNO** PAG.110

- 64 ROVER MINI
- 66 BMW 850 i
- 70 FERRARI 348 TB
- 72 JEEP WRANGLER
- 76 PORSCHE 911
- 78 HONDA NSX
- 82 MERCEDES 600 SEL
- 84 VW ESCARABAJO
- 88 **A FONDO**  
PORSCHE 968
- 95 **PRECIOS**  
COCHES USADOS
- 109 **NOTICIAS DE**  
**EMPRESA**

- 110 **LO ÚLTIMO**  
RENAULT 19
- 114 **AL VOLANTE**  
TOYOTA 4 RUNNER
- 116 **GENTE SOBRE**  
**RUEDAS**  
NOBUHIKO  
KAWAMOTO
- 122 **ACTUALIDAD**  
TELEFONÍA MÓVIL
- 128 **MOTOS**  
SALÓN DE MILÁN
- 132 **DEPORTE**  
COLANI F-1
- 136 **A TODO GAS**



## RESPONSABLE LA EMPRESA ANUNCIADORA.

### De la ecología, la seguridad y la movilidad.

### Dentro y fuera de los automóviles, dentro y fuera de las ciudades.

El desarrollo del automóvil habría sido impensable sin tecnología. Esta hizo que con el automóvil las personas conquistaran una independencia y una libertad de desplazamiento cada vez mayores. Sin embargo, la tecnología cumplió su misión con tanto éxito que hoy puede amenazar la movilidad para la que el automóvil fue creado. O comprometer el medio ambiente y la seguridad de las personas para quienes fue pensado. ¿Qué hará posible que conducir siga siendo un placer compatible con la seguridad, la ecología y la libertad de movimientos?

**TECNOLOGIA ES LA PALABRA. BMW QUIEN LA PRONUNCIA.**  
Para BMW, si la tecnología ha llegado tan lejos, tiene que lograr, también, que su desarrollo continúe dejando atrás las consecuencias no deseadas. Por eso hemos puesto en marcha la tecnología que permita conservar el placer de conducir en estado puro. Esto incluye seguridad para las personas, cuando están dentro y fuera de sus automóviles, protección para el medio ambiente y fluidez del

tráfico en sus ciudades. Una tecnología que hará que la seguridad, la ecología y la libertad de movimientos viajen en la misma dirección. Y en el mismo automóvil. Después de todo alguien se preguntará ¿dónde queda el placer de conducir? Para BMW la respuesta es otra pregunta: ¿Existe mayor placer que el de conducir seguros a través de un mundo protegido?



**Responsabilidad a bordo:** ASC, control automático de la estabilidad. ASC+T, con efecto sobre el freno trasero. ABS (también para motocicletas). EDC, control electrónico de la suspensión. Servotronic, regulación Columna de dirección deformable. Cinturones delanteros integrados en los asientos. Airbag en las plazas delanteras. Acondicionador de temperatura. **Responsabilidad alrededor:** Parachoques retráctiles. Carrocería sin aristas. Piezas metálicas ocultas. Retrovisores abatibles. Catalizadores para automóviles y motocicletas. Pastillas de freno sin asbesto. de control de tráfico, integrando el transporte público, el privado, urbano y periférico, y servicios de emergencia. Desarrollo del proyecto

electrónica de la dureza de la dirección en función de la velocidad. Check-Control. Parachoques autorregenerables. Cajas de absorción de impactos. Zonas de deformación programada. Habitáculo de alta rigidez. humedad y pureza del aire. Aislamiento térmico y acústico con cristales dobles. Microfiltro para pólenes y sustancias nocivas. Escuelas de conducción. Fábricas verdes. Planta de depuración y reciclaje de piezas. Programa de desarrollo para la Gestión Cooperativa del Transporte en el área del Gran Munich, mediante la aplicación de nuevos sistemas COMPANION, "la autopista inteligente": sistema interactivo de información instantánea sobre el estado del tráfico y posibles emergencias.

## EL CARTERO SIEMPRE LLAMA...

**L**A semana pasada se preguntaba una lectora, en estas mismas páginas, con qué derecho se dirigía un fabricante de automóviles a su domicilio particular, solicitando más información privada de la que le había requerido el mismísimo ministerio de Hacienda. La misma persona nos ha llamado pocos días más tarde preguntando, casi de forma dramática: «¿Me pueden explicar qué pasa aquí? He recibido una nueva carta de otro fabricante distinto de automóviles y ya empiezo a preguntarme si hemos comenzado la venta de coches por correo. Ahora que se ha puesto tan de moda el término, podría decir que me siento **acosada automovilísticamente**».

No está mal la frase y da pie a hacer una pequeña reflexión. Resulta evidente que el servicio de Correos no es un modelo de eficacia. Lo saben bien todos los españoles y lo saben mejor los políticos que un día «cayeron» en aquella poltrona. Que se lo pregunten, por ejemplo, a nuestro «ex» de Tráfico y «ex» de Comunicaciones, **José Luis Martín Palacin**. Lo curioso, sin embargo, es que todos terminamos recurriendo a este servicio, que es tan útil para recomponer un desamor (si el mensaje llega), como para hacer una oferta desesperada, que permita vender lo que parece invendible. El cartero, como en la película de **Lana Turner** primero, y de **Jack Nicholson**, después, siempre llama dos veces. Por lo menos...

Y esto viene a cuento de que los fabricantes de automóviles han caído también en la trampa de Correos. Era casi inevitable, porque son muy pocos los que consiguen librarse de ella. Los fabricantes han desplazado su guerra de ofertas. De la **superficie** (medios de comunicación) han pasado al conflicto subterráneo: **venta por correo**. Al menos tres fabricantes nacionales compiten estos días en el buzono nacional. Es la guerra de los «mailing». La verdad es que me gustaría que acertasen con este cambio de estrategia, por razones bien distintas. La primera porque, al fin, podríamos decir que Correos llega a tiempo en alguna ocasión. La segunda, porque nos evitaríamos tener que tirarles de las orejas, nuevamente, a nuestros fabricantes. ¡Cómo les podríamos decir que lo mejor, para vender coches, es el precio estable, el precio justo! Es la única manera de no desorientar al potencial comprador.

Félix Lázaro  
Editor ejecutivo.



**Andrés, mucho más**

Hay un personaje admirado, respetado y querido en el Circuito del Jarama, es Andrés Mas, responsable de la conservación y funcionamiento del Jarama durante 365 días al año y desde que se inauguró el circuito del RACE. Dentro de unos meses, Andrés Mas se jubila, motivo por el cual, sus compañeros le han rendido un cariñoso homenaje, en el que se ha descubierto una placa que da su nombre a una de las calles del Jarama. En Motor 16 tenemos muchas y obvias razones para sumarnos a este homenaje. De todo corazón y con el orgullo de tener tan cerca a un profesional que todo el mundo reconoce.



## Anfac no quiere el Motor Show

**STABA** previsto que en las primeras semanas de este mes de noviembre, en el recinto ferial de IFEMA, en Madrid, se celebrase un Salón del Automóvil de Competición, coincidiendo con la Carrera de Campeones y con otras manifestaciones deportivas. Inexplicablemente y a pocas fechas de su celebración, la Asociación Anfac (que agrupa a los fabricantes de automóviles en España) ha vetado el proyecto y Madrid se queda sin la muestra. No se acaban de entender las razones por las que se ha llegado a esta anulación cuando la mayoría de las marcas ya habían confirmado su asistencia. Los organizadores de este España Motor Show quieren intentarlo el año próximo.

## Mercedes España con tercer turno

**MERCEDES** Benz España va a poner en marcha, durante tres meses, el tercer turno de trabajo en su planta de Vitoria, proyecto que ya había anunciado el pasado año, con la intención de producir 29.000 unidades del modelo MB 100D, de las que más de la mitad se destinarán a la exportación, especialmente a Alemania. La empresa va a contratar temporalmente a trescientos trabajadores sobre una plantilla actual de 2.200 empleados.

## SEMAFOROS

**EL AYUNTAMIENTO** de Alcobendas ofrece cursos gratuitos de circulación a todos los jóvenes que soliciten licencia para conducir un ciclomotor. Iniciativas de este tipo sí que son positivas para mejorar la seguridad en el tráfico.

**UNA PANDILLA** de gamberros violentos ha destrozado en Sevilla cerca de una docena de automóviles, imitando a Michael Jackson en su último vídeo-clip. El propio cantante ha censurado estas escenas que, sin embargo, se han pasado reiteradamente por la televisión estatal. La violencia gratuita, y este es sólo un ejemplo más, nos lleva a estos extremos.

**JOSÉ RUIZ MATA** Presidente de Ganvam, ha vuelto a ser reelegido vocal de la entidad internacional IOMTR, Organización Internacional del Comercio y la Reparación de Automóviles, en su último congreso celebrado en Canberra (Australia). Ruiz mata es al Ganvam lo que Pedroí Rius a los abogados.

**LA FEDERACIÓN** Andaluza de Automovilismo ha cerrado sus puertas. A causa de que la Consejería de Deportes de la Junta de Andalucía no ha pagado las asignaciones pendientes, la Federación ha dejado de existir. La deuda de la Junta es de 9,5 millones de pesetas, que no ha abonado desde hace más de un año y que ha dejado a los deportistas andaluces sin licencias.

## Un Porsche familiar

**DESDE** hace unos pocos años, Porsche está viéndose como «su» terreno, el de los deportivos de alta calidad, iba siendo conquistado por marcas más tradicionales, como BMW y Mercedes, que ofrecían y ofrecen berlinas deportivas con prestaciones similares a los Porsche, pero con mejores cotas de habitabilidad y confort. Esta situación ha producido una notable caída de las ventas hasta el punto de obligar a la firma de Stuttgart a replantear su estrategia.

Porsche ha acelerado el lanzamiento del modelo sustituto del 928 y lo ha dotado de una filosofía diferente: se tratará de un coche de auténticas y cómodas cuatro plazas, sin abandonar obviamente su carácter deportivo. El nuevo Porsche, bautizado como proyecto 989, utilizará un motor de 8 cilindros en V en dos versiones, de 3,5 litros (300 caballos de potencia) y 4 litros (400 caballos), que serán los motores que desde 1993 utilizará la nueva generación del 911, que tiene el nombre de código 993.

En los próximos tres años, Porsche atravesará por una auténtica revolución técnica y comercial, ofreciendo dos gamas: 993 y 989, con una tercera intermedia, que no es otra que la actual 968, que se mantendrá en producción durante los próximos cinco años.

## Atasco monumental

**LA** celebración en Madrid durante la pasada semana del ya tradicional SIMO en el nuevo Parque Ferial «Juan Carlos I», ha traído mucha «cola», y nunca mejor dicho. La masiva afluencia de públi-



co, que pretendía acceder con sus vehículos al nuevo recinto ferial de IFEMA por la Nacional II -vía ya tradicionalmente colapsada por el tráfico habitual- en lugar de escoger cualquiera de las otras rutas alternativas, ocasionó retenciones de varias horas. Pero e l

asunto no acaba ahí, ya que la inmensa mayoría de esos visitantes optaron por estacionar sus vehículos en las inmediaciones del centro, en la calzada o vías de acceso, y no en las plazas de aparcamiento disponibles en el recinto, por considerar las tarifas abusivas: 500 pesetas por entrar, independientemente del tiempo de estacionamiento.



**RENAULT PREMIERÁ** económicamente a sus directivos para convenciones de que dejen de fumar. Esta curiosa medida ha sido adoptada por el fabricante galo tras descubrir que al menos la cuarta parte de sus empleados lo hacen habitualmente en sus puestos de trabajo.

**EL RENAULT CLIO** ha sido el coche mejor vendido en

Europa durante el mes de octubre, factor que ha ayudado a la marca francesa a acumular, en lo que va de año, el 13 por ciento del mercado europeo y el 31,2 por ciento del mercado francés.

**EN LOS ÚLTIMOS DIEZ AÑOS**, Renault ha recortado su plantilla de trabajadores desde los 215.000 hasta 183.370 empleados, mientras que, en el mismo periodo de tiempo, otras compañías estatales fuera del sector de la automoción, incrementaron su cifra de negocios en un 28,9 por ciento, con reducciones de

plantilla de un 8,8 por ciento. **LOS OBJETIVOS DE CITROËN** para el mercado francés prevén que las ventas de la versión diésel del ZX representen el 60 por ciento del total de la gama.

**UNA RECIENTE ENCUESTA** revela que el 57 por ciento de los franceses se muestran preocupados ante la próxima entrada en el Mercado Único, mientras que el 60 por ciento piensa que, hasta el momento, Francia le ha dado más a Europa de lo que ha recibido de ella.

## CONTANTE Y SONANTE

**Los vehículos** vendidos por Nissan Motor Ibérica en los nueve primeros meses del año han sido 60.109 unidades, con una facturación de 108.854 millones de pesetas.

**EL GRUPO RENAULT** ha registrado un beneficio, antes de impuestos, de 53.705 millones de pesetas en los nueve primeros meses del año.

**GENERAL MOTORS** va a realizar una ampliación de capital por valor de 78.000 millones de pesetas para cubrir las enormes pérdidas que ha registrado en los últimos meses.

**POR OTRA PARTE** General Motors y el Gobierno de Polonia van a reanudar esta semana sus conversaciones para la creación de una sociedad mixta con FSO.

**Los beneficios** del grupo Daimler Benz en los nueve primeros meses del año han crecido un 4,5 por ciento.

**HONDA MOTOR** ha visto caer sus ventas un 4 por ciento en los seis primeros meses de su ejercicio fiscal (de abril a septiembre).

**VOLVO** registró en enero-septiembre unos beneficios de 21.700 millones de pesetas frente a unas pérdidas de 3.200 millones en el mismo periodo de 1990.

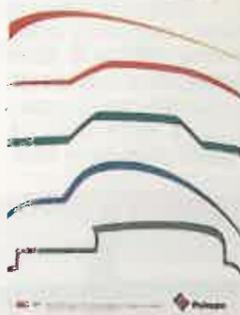
**Los fabricantes** de neumáticos Continental y Pirelli están a punto de llegar a un acuerdo de cooperación.



### Récord para Ferrari

**PESE** a los rumores sobre una importante bajada en los precios de los coleccionistas, la cotización de algunos modelos históricos de la casa de Maranello sigue subiendo. El último ejemplo nos viene, como no, de USA, donde un 250 GTO de 1962, de un coleccionista holandés ha alcanzado el precio de 5.750.000 dólares (alrededor de 590 millones de pesetas). Aunque no es récord absoluto, no cabe duda de que se trata de un precio muy notable. En la misma subasta entraron en catálogo otros 350 coches clásicos e históricos.

62e Salon International de l'Auto  
à Ginebra, 1993



### Un cartel para Ginebra

**JOAN** Law ha sido el artista vencedor del concurso para el cartel anunciador del Salón de Ginebra, que se celebrará en los primeros días del próximo mes de marzo.

«El cartel está basado en la historia del diseño de automóviles, demostrando la influencia de la aerodinámica.

Con cinco simples líneas, he querido mostrar la silueta de un coche, desde la caja cuadrada de los años 20, a la actual forma de lágrima.

La degradación de colores, que pasa del gris al anaranjado, simboliza la energía solar del futuro». Ésta es la definición del diseñador, con apenas 28 años y natural de Hong Kong. Al concurso, en colaboración con el Art Center College of Design, han concurrido otros 17 estudiantes de 10 países, entre los que ha sido seleccionada la obra del joven autor de esta «ópera prima».

### La mitad de Toyota

**LA** superioridad del equipo Toyota quedó demostrada a lo largo de los 1.650 kilómetros... gracias al motor multivalvular...

De esta forma publicitaba en España la marca nipona la victoria de Armin Schwarz en el reciente Rallye de Cataluña. El mismo motor multivalvular, y más concretamente, uno de sus elementos electrónicos, dejó a Carlos Sainz y a Luis Moya en tierra, privándoles de una victoria mundial que tenían al alcance de la mano y que les hubiera permitido ausentarse del Rallye RAC. ¡Que gran oportunidad de callarse! Las medias verdades, ya se sabe, juegan estas malas pasadas.



DESDE TOKIO DANIEL MONTEVERDE

**El secretario de COMERCIO norteamericano, ha declarado que «es una aberración que los coches estadounidenses alcancen tan sólo el uno por ciento del mercado japonés mientras que la penetración nipona en Estados Unidos es del treinta por ciento».**

**LA ADQUISICIÓN de piezas y accesorios estadounidenses por parte de los fabricantes nipones, aumentará una media del 98 por ciento antes de 1994. Todos los constructores han anunciado aumentos, que van desde un 60 al 153 por ciento y tienen previsto que el porcentaje de piezas locales en sus coches supere el 75 por ciento.**

**NISSAN va a invertir más de ocho mil millones de**

**pesetas en la construcción de un nuevo centro de Investigación y Desarrollo a 32 kilómetros de Detroit.**

**LAS MARCAS EUROPEAS están presionando al gobierno japonés para que retire el impuesto del 6 por ciento sobre los turismos que se venden en Japón. Este impuesto introducido en 1987, está limitando las importaciones europeas que sólo representan el 3,8 por ciento del mercado.**



## Un cachorro en tamaño. Una fiera en prestaciones.

ATRAPA LAS NUEVAS HANDYCAM TR105 Y TR705 DE SONY. TODO EL PODER DE LA ALTA TECNOLOGÍA Y LAS MÁXIMAS PRESTACIONES CONCENTRADOS EN EL MÍNIMO ESPACIO. ULTRACOMPACTAS Y ULTRALIGERAS. SÓLO 590 GRAMOS DE PESO. MÁS DE 400 LÍNEAS DE DEFINICIÓN HORIZONTAL GRACIAS AL SISTEMA Hi8 (8 mm. ALTA BANDA) Y AL CCD PRECISIÓN. 2 LUX DE ILUMINACIÓN MÍNIMA. SONIDO HI-FI ESTÉREO. ZOOM DE VELOCIDAD VARIABLE DE 8 AUMENTOS CON MACRO. AUTOFOCUS DE ALTA VELOCIDAD Y PRECISIÓN. VELOCIDAD DE OBTURACIÓN DE 1/10.000 DE SEGUNDO. SOBREIMPRESIÓN DIGITAL. Y MANDO A DISTANCIA. NUEVAS HANDYCAM TR105 Y TR705. NO DEJES QUE SE TE ESCAPEN.

SOLICITA CATÁLOGO LLAMANDO GRATUITAMENTE AL TELÉFONO:  
**9 0 0 3 8 8 8 8 8**



Video 8  
**SONY**  
UN MUNDO APASIONANTE

## EL PERSONAJE

### Luca Di Montezemolo

**SONABAN** los nombres de **Patrese, Capelli, Mansell...** Todos buscaban un sustituto para Prost y quien llegó primero fue **Luca di Montezemolo**. Destino: la Presidencia de Ferrari.

Un día el abogado **Agnelli** le tocó con su dedo. Desde entonces ha desempeñado importantes funciones en empresas del grupo Fiat. Pero su carrera empezó precisamente en Ferrari. Era un joven abogado de veintiséis años recién llegado de la **Universidad de Columbia**, cuando se hizo cargo de la gestión deportiva de la Scuderia. Y triunfó. Junto a él estaban **Mauro Forghieri, Niki Lauda** y **Clay Regazzoni**. Mejores colaboradores no hubiera podido elegir, aunque el fichaje de Lauda fue una sugerencia del **Comendatore Ferrari**. Eran los tiempos del 312 T. Muchos recordarán la victoria de Lauda bajo la lluvia en el **Jarama**, en el Gran Premio de España de 1974. Un año después, el austriaco se proclamó Campeón del Mundo.

Desde entonces, **Montezemolo** ha recorrido un largo camino, en el que se ha forjado como un ejecutivo de peso. Ahora, le toca suceder a los **Ghidella, Razzelli** y **Fusaro**. Pero su pensamiento estará en el difunto **Comendatore**. Como él, tendrá que saber imponer un nuevo orden. Su misión es doble: regir los des-

tinios de la marca y, al mismo tiempo, de toda la **Scuderia**.

Tiene hilo directo con **Giovanni Agnelli**, quien siempre confió en él. Eso es importante en una empresa del grupo Fiat. Pero más lo es el poder tomar decisiones sin dilación, sin intermediarios. Dentro de la macroestructura de Fiat, **Montezemolo** es hoy la única persona capaz de asumir la responsabilidad que entraña la cabeza de Ferrari.

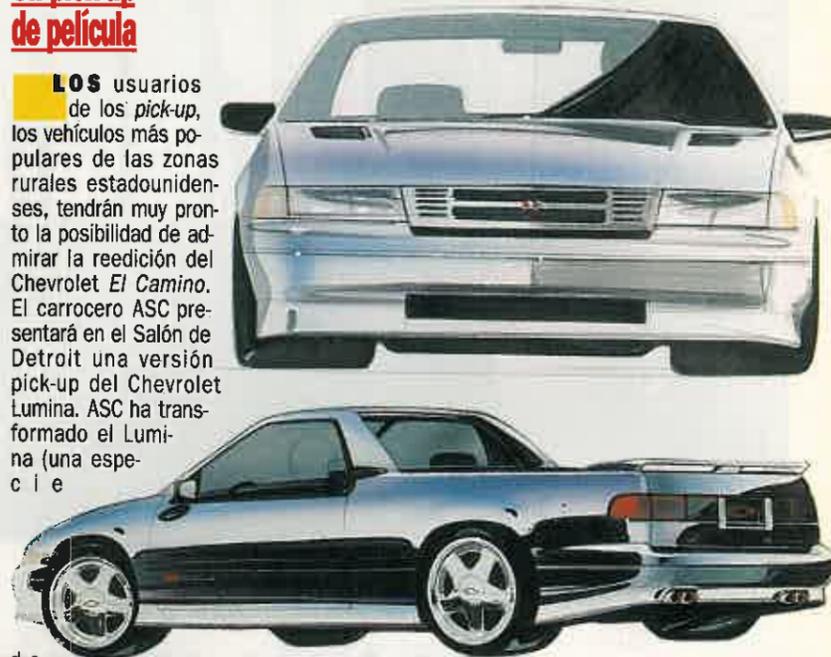
El abogado **Montezemolo** no es un técnico que quiera implantar criterios y eso puede ser un dato a su favor en este momento, en el que Ferrari necesita sobre todo que se ordenen las ideas en lo deportivo y se mantenga el espíritu de la marca en lo industrial.

Tiene asimismo unas inmejorables dotes de relaciones públicas (en tiempos fue responsable de la materia en Fiat y ha sido responsable de la organización del Mundial de Fútbol en 1990) y es buen político. **Mauro Forghieri** recuerda que en la época de la Fórmula 1 trabajaban con toda tranquilidad, pues Montezemolo era el «paraguas» que preservaba el trabajo de los técnicos de los agentes externos.



## Un pick-up de película

**LOS** usuarios de los *pick-up*, los vehículos más populares de las zonas rurales estadounidenses, tendrán muy pronto la posibilidad de admirar la reedición del Chevrolet *El Camino*. El carrocerero ASC presentará en el Salón de Detroit una versión *pick-up* del Chevrolet Lumina. ASC ha transformado el Lumina (una espe-



de Renault Espace a la americana) en un coche de película que para sí quisiera más de un guionista del «Coche Fantástico».

ASC ha recuperado el nombre de *El Camino* de una tradicional versión *pick-up* de un Chevrolet que alcanzó gran difusión.

En el Salón de Detroit también presentará una versión descapotable del Cadillac *Eldorado*.



## Que cunda el ejemplo

**SON** muchos los clubes deportivos y asociaciones que disponen de modalidades diferentes de seguros para cubrir los posibles daños en la práctica de un deporte. Pero hasta ahora, sólo la Federación Madrileña de Deportes de Invierno ha tenido en cuenta la laguna existente en este tipo de seguros para las personas que acuden a realizar cualquier actividad deportiva en sus vehículos privados y les ocurre algún incidente que les impide volver a sus hogares conduciendo.

La nueva tarjeta de Federado de la FMDI, además de múltiples prestaciones, ofrece para estos casos un servicio de

chófer para llevar a cabo la repatriación de vehículos tanto en pistas extranjeras como españolas.

## Trágico error

**DOS** agentes de la Policía Municipal de Madrid han fallecido al ser arrollado su vehículo, estacionado en el arcén de la M-30, por una furgoneta. El vehículo policial estaba realizando un control de velocidad por medio de radar y la furgoneta estaba conducida por presuntos delincuentes.

Este accidente ha sido verdaderamente trágico en sus consecuencias, pero sirve para poner una vez más de manifiesto que el estacionamiento de los coches policiales en los arcenes de las carreteras es una temeridad que la propia Ley prohíbe y sanciona.

Cuando se estaciona en un arcén, hay que señalarlo convenientemente. Quien haya ordenado esta acción policial ha contraído una grave responsabilidad. Sin que restemos ni un ápice de sus responsabilidades a los causantes del trágico accidente.

# PASIÓN POR LOS CLÁSICOS

## TABAC ORIGINAL

Su imagen y su esencia perduran a través del tiempo.



Por la compra de productos TABAC, te llevarás este estuche "CLASSIC NOUVEAU" con unas gafas de regalo (\*).



(\*). Hasta agotar existencias.

## Motor 16



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

**Editor ejecutivo:** Félix Lázaro.  
**Director:** Alberto Mallo.

**Director adjunto:** Gigi Corbetta. **Subdirector:** José María Cernuda. **Director de Arte:** Olegario Torralba. **Redactor jefe de producto:** Víctor Piccione (Producto). **Jefe de área:** Raúl Rodríguez (Economía). **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, Simonetta Garbí, Manuel Madrid, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. **Diseño:** Carmen Rodríguez. **Fotografía:** A.J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. **Coordinación:** Miguel Ángel Turci. **Corresponsales en Cataluña:** José Luis Aznar. **Corresponsales en el extranjero:** Michel Meilleray (Francia); Daniel Montseverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Luchner (Alemania). **Documentación:** Mary Franchini. **Secretaría de Redacción:** Ana María Pardo. **Colaboradores:** Juan Bellesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Cañal (Cierre); José María Casanovas. Esteban Delgado (Deportes); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorea (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Maite de Oñarza (Documentación); Francisco Podadera (Diseño) y José Luis de la Vina (Náutica).

**Autoedición:** José M<sup>o</sup> Gómez-Morán, Yolanda Corrochano y José M<sup>o</sup> Ormazábal.

**Publicidad:**  
**Director Comercial:** Juan Antonio Suanes. **Jefa de publicidad:** Elvira Aricha. **Automercedo:** M<sup>o</sup> Jesús Sánchez. **Coordinadora:** Mercedes Noguera. **Publicidad Zona Cataluña:** Pere Calsina Rué. **Automercedo:** Lolas Peyra. **Publicidad Norte:** Rosana López. **Publicidad Levante:** Ramón Medina. **Director de publicidad internacional:** M. Angel Durá.

**Directores Gerentes:** Enrique López Nieto y Luis González Martín.  
**Directora de Marketing:** María Lizárraga.  
**Directora de Nuevos Proyectos:** Charo Oñate.  
**Director de Planificación:** Simón Molero.  
**Director Administrativo-Financiero:** Eduardo de Toledo.  
**Director de Producción:** Antonio Triviño Triviño.  
**Director de Distribución:** Federico Herrero.

**Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios:** MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 66 00. Telefax: 408 49 44. Télex: 43974 YVE E. BARCELONA: P<sup>o</sup> de San Gervasio, 8. 08029 Barcelona. Teléfono: (93) 416 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 11. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 01 38. Fax: 324 80 03. VALENCIA: Guillén de Castro, 46. P<sup>o</sup> A. 46001 Valencia. Teléfono: (96) 392 40 05.

**Fotomecánica:** Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid.  
**Impresión:** INTERPRINT, Chorrillo 8. Alcalá de Henares, Madrid.  
**Distribuye:** INDISA. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Teléfono: 327 18 38, 327 15 67, 327 14 53 y 327 15 25.

**MOTOR 16** es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPYRIGHT 1989. Depósito Legal: M.50.247. 1988. Difusión controlada por OJD.

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



### Todos contra el ruido

MIENTRAS en el mundo se están debatiendo las bases para pacificar todas las zonas conflictivas y aumentar la calidad de vida de las personas, en España nos movemos todavía a un nivel social muy primitivo. Aunque el año pasado entró en vigor la ley de sonorización, que prohíbe la circulación a los vehículos ruidosos y en especial a las motos, las autoridades municipales, que son los responsables últimos del problema, hacen oídos sordos a las numerosas quejas de los vecinos. Con su incompetencia inmovilista permiten que una minoría de jóvenes incontraídos, y con los ojos desorbitados, perturben la paz e impidan descansar a los trabajadores, enfermos y demás personas cuando éstas lo necesitan. Está demostrado científicamente que el ruido produce fatiga y perjudica a las células neuronales acortándoles la vida.



Ante este desolador panorama, nosotros nos hemos asociado y esperamos recibir vuestra queja en la siguiente dirección:  
**TODOS CONTRA EL RUIDO, Apt. Corr. 163, 08360 Canet de Mar (Barcelona).**

### Ford Orion con problemas

EN febrero de 1985 adquirí un Ford Orion 1.6 GL. El coche tiene en la actualidad 6 años de antigüedad y ha recorrido 66.000 kilómetros. Tanto en el trabajo como en mi domicilio el coche permanece estacionado en garaje cerrado.

De acuerdo con el «Programa de Mantenimiento FORD» realicé puntualmente las revisiones indicadas según lo establecido, hasta la correspondiente a los 40.000 Km. inclusive.

No obstante lo dicho, las consecuencias de mi desafortunada elección han sido: Todos los viajes, desde el primer día, los he realizado con sensación de inseguridad, porque no recuerdo haber finalizado ninguno con total normalidad; todas las partes fundamentales del coche han sido reparadas: frenos, dirección, radiador, caja de cambios, embrague, etc...

La atención de que he sido objeto por parte de los empleados de talleres de concesionarios con los que he tratado, se puede calificar de displicente cuando no de prepotente, claro que esto no es privativo de esta marca. Sus facturas merecen conside-

ración aparte. En muchas ocasiones he tenido que discutir que las averías estaban indicadas en la garantía o en la «Seguridad Mecánica».

Desearía, por tanto, que alguien me hiciera cambiar la pésima opinión que tengo sobre Ford. Y si de lo que se trata es que me ha «tocado la china» con este coche, hagan bueno el texto del párrafo: «Si Ud. tiene motivos de queja», y admitiendo que «algunas veces pueden cometerse errores», obren en consecuencia.

**José Luis Arenas Madrid**



### Pilotos de segunda

VAYA mi protesta hacia diversos medios de comunicación -desde Prensa diaria hasta varios informativos de televisión- que se olvidaron de los participantes españoles en el Rallye de Cataluña, una vez que abandonó Carlos Sainz. Me resultó verdaderamente difícil conocer las andanzas de Trelles, Puras o Bardolet, cuando estos peleaban por honoríficas posiciones. Creo, personalmente, que Bardolet llevó a cabo un rallye tan brillante como

algunos de los que hizo Sainz en su época de Ford. Ahora me pregunto si Ford sabrá conservar al piloto catalán o lo fichará Toyota.

**Luis Cervera Palencia**

### Desconector de batería

ACABO de adquirir un vehículo nuevo y no me fio de las alarmas, saltan cuando quieren y ya nadie les hace caso, y también desconfío de los antirrobo tradicionales tipo barra. ¿Qué les parece lo de poner un desconector de batería? ¿Corre peligro de descarga? ¿Es fácil que un ladrón se lleve el coche a pesar de encontrarse con este sistema?

**Alberto Martínez Alicente**

R.- El desconector de batería es un sistema bastante utilizado entre los conductores, sencillo y tremendamente económico. Su utilización impide arrancar el vehículo a no ser que se abra el capó y se trabaje directamente

sobre la batería, lo que alarga la operación peligrosamente para el ladrón. Un desconector impide que se descargue la batería y supone un obstáculo importante para el amigo de lo ajeno.

**Corresponsal de los lectores**  
**Si desea transmitir alguna queja u observación sobre nuestra revista, podrá realizarla mediante carta a la calle Hermanos García Noblejas 41, 28037 Madrid, bajo la atención «Corresponsal de los Lectores» o llamar al teléfono (91) 407 83 96.**

**VOULEZ-VOUS COINTREAU AVEC MOI?**





VOLKSWAGEN  
GOLF

# COCHE DEL AÑO EN EUROPA



UNA NUEVA CATEGORÍA  
La adopción del motor Volkswagen  
VR6 inaugura una nueva categoría  
en el segmento de los coches de  
cuatro metros.



**La tercera generación del Volkswagen Golf, el coche elegido por mayor número de conductores europeos en los años 70 y 80, ha obtenido el galardón internacional máspreciado, el título de Coche del Año, que otorgan cincuenta y nueve periodistas especializados de dieciocho países. Es el reconocimiento a un líder, que en esta tercera generación aporta una novedad importante: la adopción de un motor seis cilindros.**

**E**L triunfo de Volkswagen ha sido rotundo. Este año la presencia de novedades será masiva y se esperaba una fuerte competencia por el título, pero el Golf se ha distanciado de sus rivales. Como puede apreciarse en el cuadro que acompaña esta información (ver página 24), se ha impuesto claramente al segundo clasifica-



**GAMAS AL COMPLETO**  
Entre los aspirantes al título, Opel ha sido la primera marca en presentar una gama completa de carrocerías, dentro de la cual se integrará el Cabrio en el transcurso de 1992.



do, el Opel Astra, al que han seguido de cerca el Citroën ZX y el Volvo 850 GLT.

Los jurados que otorgan este premio, entre los que se encuentra Motor 16, comentaban desde hace meses las dificultades que se les iban a plantear a la hora de emitir un veredicto, concretamente a la hora de apostar por uno u otro modelo (no se admiten empates en el primer puesto). Argumentos los había de todos los colores. Se valoraban el eficaz diseño del Volvo, el gran paso adelante del Astra respecto al Kadett, la aportación tecnológica del Mercedes Clase S, etc, etc.

1991 ha sido uno de los años más prolíficos tanto para las marcas europeas como para las japone-  
(pasa a la página 26.)

### VOLKSWAGEN GOLF EUROPEO 92

Los motores de seis cilindros eran privativos de las gamas altas y nadie, hasta ahora, se había atrevido a utilizarlos en carrocerías de pequeño formato. Los resultados que se consiguen con este motor en el VW Golf son contundentes tanto a nivel de confort como de prestaciones y satisfacción a la hora de conducirlo. En este sentido, le permite incluso competir

con modelos de categorías superiores.

Otros apartados en los que el Golf es muy positivo, son: gama, seguridad, comportamiento y ecología. Volkswagen se compromete a hacerse cargo de ellos al final de su vida útil para reciclarlos.

**PUNTOS TOTALES 276**

Motor de seis cilindros

Un solo tipo de carrocería

### OPEL ASTRA CASI GEMELO

El gran éxito del nuevo Opel Astra es el paso adelante que supone respecto al tradicional Kadett. Ello puede augurarle un brillante futuro comercial, pues el Kadett era ya un indiscutible número uno.

El Opel Astra es un automóvil convincente (es un producto casi gemelo al Golf), pero el aspecto relativo a placer de conducción le ha restado puntos. Si

bien la versión 16 V es muy brillante, su capacidad motriz es escasa. El sistema antipatinamiento sólo enmascara este defecto e incluso resta aceleración en determinados casos. A su favor resulta una ayuda a la conducción cuando la adherencia es mala.

**PUNTOS TOTALES 231**

Mejorar al Kadett

Placer de conducción



## PATROL TOP GREEN

# ESTE AÑO, 300 CONDUCTORES MIRARÁN POR ENCIMA A LOS DEMÁS

ESTE AÑO, SÓLO UNOS POCOS PRIVILEGIADOS PODRÁN PONERSE AL VOLANTE DE UN VEHÍCULO COMO EL PATROL TOP GREEN, UNA SERIE LIMITADA A 300 UNIDADES CREADA PARA SATISFACER LAS MÁXIMAS EXIGENCIAS DEL CONDUCTOR URBANO.

EL PATROL TOP GREEN REÚNE LAS PRESTACIONES DE UN GRAN TURISMO Y UNOS ACABADOS DE LUJO PARA CREAR UN NUEVO CONCEPTO DE VEHÍCULO URBANO CON UN NIVEL DE EQUIPA-

MIENTO QUE INCLUYE EQUIPO ESTÉREO DE SERIE. TODO ELLO EN UN COLOR VERDE METALIZADO OSCURO Y UN MARCAJE EXCLUSIVOS QUE LE IDENTIFICAN COMO UNO DE LOS ÚNICOS 300 VEHÍCULOS COMO ÉSTE QUE EXISTEN.

SI QUIERE EMPEZAR A DISFRUTAR DE MUCHO MÁS QUE UN SIMPLE COCHE, PÓNGASE AL VOLANTE DE UN PATROL TOP GREEN.

ESTE AÑO TIENE 300 OPORTUNIDADES PARA ELEVAR SU NIVEL DE CONDUCCIÓN.

**PATROL 4x4**



Sólo hay un camino: ser los mejores.





### CITROËN ZX

#### PARA TODOS LOS PÚBLICOS

■ Sin renunciar a diversas originalidades de diseño, como el tren trasero autodireccional o el habitáculo-maletero transformables, Citroën ha hecho un modelo de gran difusión. Tal vez por esta razón ha sacrificado el estilo de su carrocería, que es claramente impersonal, aunque ha sido diseñada con el fin

de gustar a todos los públicos. Sin embargo, llega a pasar casi desapercibida, lo que nunca fue el caso de los coches de la marca.

La versión Volcane recupera para el conductor el auténtico placer de conducción, gracias también a su generoso motor.

**PUNTOS TOTALES 213**



Diseño global



Carrocería impersonal



### VOLVO 850 GLT

#### DESCONOCIDO

■ Volvo ha demostrado que todavía es posible hacer cosas originales y que funcionen bien.

La verdad es que el 850 GLT es casi un Volvo irreconocible por su tecnología y sus cualidades dinámicas, que se combinan con un alto nivel de confort.

Lamentablemente, los responsables del diseño exterior no han podido dar

un salto equivalente en estética, porque la marca sueca no ha querido renunciar a una imagen consolidada a lo largo de muchos años. La ausencia de una gama completa es uno de sus puntos débiles. El 850 sólo existe en versión GLT.

**PUNTOS TOTALES 197**



Tecnología



Ausencia de gama



### SEAT TOLEDO

#### LA MADUREZ

■ Seat ha dado en el clavo diseñando un modelo a la medida de las jóvenes familias europeas con hijos pequeños pero con necesidad de un gran maletero. Al mismo tiempo, el Toledo recibe el premio a la madurez de una marca integrada en un grupo industrial como Volkswagen.

Lo peor del Toledo en este certamen es un sí es no es de ciertos aspectos co-

mo la calidad final o incluso de diseño, como el referente a la consola central o la habitabilidad de las plazas traseras. En estos aspectos, el Toledo se ha quedado a medio camino, aunque el de la calidad es un defecto imputable sobre todo a las primeras series.

**PUNTOS TOTALES 135**



Buen familiar



Un sí es no es

## PATROL FOREST

# PASE EL FIN DE SEMANA EN PARADERO DESCONOCIDO

ALGUNOS CONDUCTORES SABEN QUE LAS MEJORES AVENTURAS SE VIVEN LEJOS DEL RUIDO DE LAS CIUDADES Y LAS AUTOPISTAS. PARA ELLOS, NISSAN HA CREADO EL PATROL FOREST, UNA SERIE EXCLUSIVA ESPECIALMENTE CONCEBIDA PARA DESCUBRIR Y ADMIRAR LA NATURALEZA.

PARA ELLO, EL PATROL FOREST DISPONE DE UN EQUIPAMIENTO ESPECIAL QUE LO CONVIERTE EN EL VEHÍCULO IDEAL PARA ADENTRARSE EN LA NATURA-

LEZA: LUCES ANTINEBLAS DELANTERAS Y TRASERAS, UNA BARRA PROTECTORA ANTIVUELCO, REJILLAS PROTEGEFAROS Y RUEDAS ANCHAS. TODO ELLO CON UN MARCAJE Y UN COLOR VERDE EXCLUSIVO QUE LO IDENTIFICAN COMO UN TODOTERRENO NACIDO PARA DISFRUTAR DE LA NATURALEZA.

EL PRÓXIMO FIN DE SEMANA DESCUBRA NUEVOS CAMINOS Y ESCÁPESE CON EL PATROL FOREST A CIENTOS DE KILÓMETROS DEL TELÉFONO MÁS PRÓXIMO. EN PARADERO DESCONOCIDO.

## PATROL 4x4



Solo hay un camino: ser los mejores.

LOWE/NISSAN





### PEUGEOT 106

#### OTRO NÚMERO UNO

La excelente habitabilidad interior de este coche es uno de sus puntos fuertes. El aprovechamiento del espacio de sus 3,56 metros, es excelente. Al mismo tiempo, esta capacidad interior se torna en su contra a la hora de las votaciones, en tanto en cuanto es un interior menos capaz que el de los modelos más

grandes de su segmento. Esta consideración, sin embargo, no creemos que sea un inconveniente para que el 106 reedite el éxito del 205, uno de los fenómenos de los años 80. Otro aspecto muy valorado ha sido su estabilidad, realmente destacable.

**PUNTOS TOTALES 112**



Espacio interior



Espacio exterior



### AUDI 100

#### ALGO FALTA

Un buen producto, de irreprochable calidad, que sin embargo no ha cuajado entre los jurados.

Tal vez lo que le falta al Audi 100 es ese vanguardismo que caracterizaba a la marca en 1983 cuando el Audi 100 logró el título de Coche del Año y la marca competía con éxito en el Campeonato del Mundo de Rallyes. Tal vez lo que le sobra es un cierto aburgue-

samiento del que se han contagiado algunos otros modelos Audi.

La marca de los anillos parece que quiere reaccionar, pero el 100 no responde a las expectativas puestas en él en lo referente a comportamiento y brillantez de conducción.

**PUNTOS TOTALES 54**



Calidad creciente



Demasiado burgués



### BMW SERIE 3

#### EL PLACER DE CONDUCIR

Empatado a puntos con el Audi 100, el BMW Serie 3 goza sobre todo de un atractivo especial en lo que se refiere a placer de conducción. Al mismo tiempo tiene un motor diésel de alto rendimiento, que le hace acreedor del calificativo de mejor diésel de su categoría.

Aspectos como los relati-

vos a seguridad activa y pasiva también son determinantes.

En su contra, el coche alemán tiene unas plazas posteriores exiguas y un precio elevado en las versiones más desarrolladas, que han debido penalizarle en esta elección.

**PUNTOS TOTALES 54**



Seguridad



Precio

## PATROL CANARIAS

# EN EL PAÍS DEL SOL, EL PATROL SE DESCUBRE PARA USTED

AHORA EL PATROL DA UN PASO MÁS: SE DESCUBRE PARA USTED. NISSAN HA CREADO UNA SERIE ESPECIAL DE PATROL DESCAPOTABLE: EL PATROL CANARIAS. UN VEHÍCULO QUE LE PERMITIRÁ DISFRUTAR AL AIRE LIBRE DE LA CONDUCCIÓN DE TODO UN 4x4 EQUIPADO CON TODO LO NECESARIO PARA VIVIR A FONDO SU TIEMPO LIBRE, EN LA PLAYA O EN PLENA MONTAÑA.

EL PATROL CANARIAS ESTÁ ESPECIALMENTE CONCEBIDO PARA EL TIEMPO LIBRE Y COMO RENT-A-CAR. CON SUS

**PATROL 4x4**



Sólo hay un camino: ser los mejores.

NUEVE PLAZAS, EL PATROL CANARIAS LE LLEVARÁ HASTA DONDE NINGÚN COCHE PODRÍA LLEVARLE, CON UNA POTENCIA Y UN NERVIJO QUE ENVIDIARÍA CUALQUIER TURISMO. TODO ELLO, CON UN MARCAJE EXCLUSIVO QUE LO IDENTIFICA COMO UN MODELO ÚNICO.

CUANDO PIENSE EN UN VEHÍCULO PARA SU TIEMPO LIBRE, DÉ UN PASO ADELANTE. PORQUE EN EL PAÍS DEL SOL, EL PATROL SE DESCUBRE PARA USTED. DISFRÚTELO.

COMENTE NISSAN





### HONDA CIVIC DEMASIADO CAPRICHOSO

El ser casi un coche de capricho ha penalizado al brillante japonés. Sus diseñadores han logrado una estética inmejorable a costa de sacrificar la habitabilidad interior, sobre todo la referente al maletero (si bien existe una versión de carrocería convencional, con maletero separado, que no viene al mercado

español). El nuevo Honda Civic es un coche pensado para quienes aprecien la brillantez de una mecánica excepcional, capaz de ofrecer potencias elevadas o bajos consumos, según versiones. El motor, sin embargo, es demasiado ruidoso.

**PUNTOS  
TOTALES 48**



### MAZDA 121 EL COCHE DE LOS JÓVENES

Sorprendentemente y sin ser un verdadero deportivo, el Mazda 121 hace volver las cabezas a su paso. Sobre todo, son los más jóvenes los que mejor conectan con esta carrocería audaz, que algunos han calificado de bombín con ruedas. Pero no hay términos medios, es un coche que gusta o no

gusta. Al mismo tiempo que es llamativo, es muy funcional. La amplitud interior, sobre todo en altura, es una sorpresa.

En contrapartida, el maletero no es tan grande ni ofrece la misma accesibilidad que los modelos de su segmento.

**PUNTOS  
TOTALES 48**



### MERCEDES CLASE S EL MÁS GRANDE

Sin duda el mejor automóvil de los contendientes. Sin embargo, las reglas de la elección le penalizan claramente. Algunos le han reprochado su falta de funcionalidad, con un escaso maletero para su también reprochable inmensa longitud total. Otros criticaron la innecesaria utilización de un motor de

más de 400 caballos de potencia. Pero también es verdad que dentro de la gama hay versiones más razonables y, sobre todo, que la aportación tecnológica hará de este coche uno de los mejores exponentes de la industria del automóvil de los años 90.

**PUNTOS  
TOTALES 45**



## PATROL DAKAR II

# CUANDO LA META ESTÁ A 10.000 Km., MÁS VALE ESTAR AL VOLANTE DE UN PATROL 4x4

ESTE AÑO, POR NOVENA VEZ CONSECUTIVA, EL NISSAN PATROL SE HA PROCLAMADO CAMPEÓN EN LA BAJA MONTESBLANCOS EN LA CATEGORÍA DIESEL, TAL COMO YA HICIERA EN TRES EDICIONES DEL RALLY DE LOS FARAONES Y EN DOS DEL RALLY DE TÚNEZ.

EN 1987, EL PATROL FUE EL Nº 1 EN LA CATEGORÍA DIESEL DEL PARÍS-DAKAR. UN ÉXITO QUE HA REPETIDO EN TODAS LAS EDICIONES DE LOS ÚLTIMOS AÑOS DE LA COPA DE ESPAÑA DE

RAIDS. AHORA, NISSAN SINTETIZA TODA LA EXPERIENCIA ADQUIRIDA EN LAS PISTAS DE COMPETICIÓN EN UNA NUEVA SERIE EXCLUSIVA DE PATROL: EL PATROL DAKAR II. DOTADO DE UNA MOTORIZACIÓN TURBODIESEL DE 6 CILINDROS Y LA TECNOLOGÍA QUE HA CONVERTIDO AL PATROL EN UN VEHÍCULO MÍTICO EN LAS PRUEBAS MÁS DURAS DEL MUNDO.

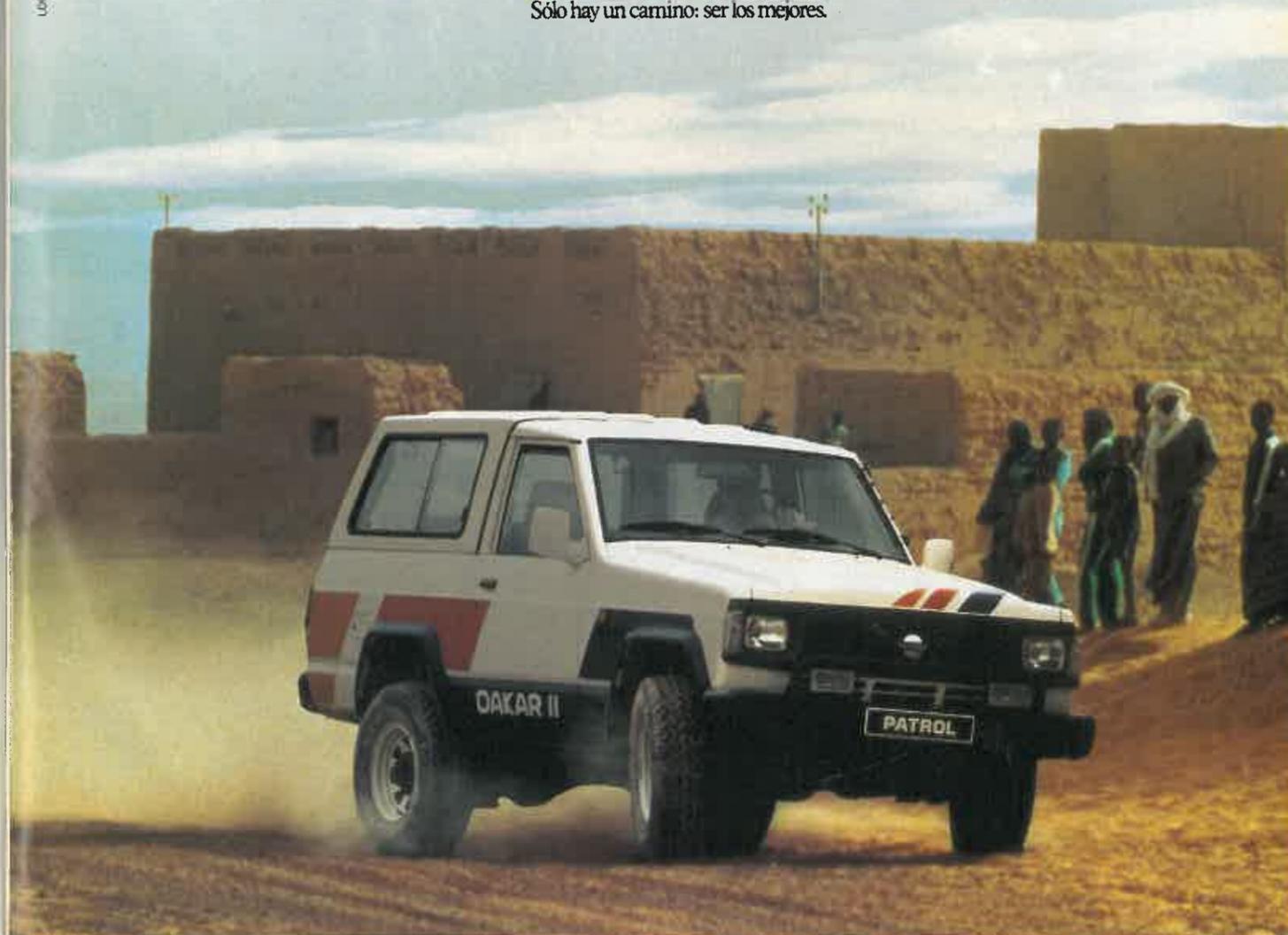
SI QUIERE ENFRENTARSE A LA AVENTURA DEL RALLY, CUENTE CON LA EXPERIENCIA DE UN GANADOR.

**PATROL 4x4**



Sólo hay un camino: ser los mejores.

LORENTE-AGUIRONS





| COCHE DEL AÑO         |            | 59 especialistas votan |            |             |             |             |           |             |             |           |                  |              |              |           |              |              |                |
|-----------------------|------------|------------------------|------------|-------------|-------------|-------------|-----------|-------------|-------------|-----------|------------------|--------------|--------------|-----------|--------------|--------------|----------------|
|                       | VW GOLF    | OPEL ASTRA             | CITROËN ZX | YOKO 800 GH | SEAT TOLEDO | PEUGEOT 106 | AUDI 100  | BMW SERIE 3 | HONDA CIVIC | MAZDA 121 | MERCEDES CLASE S | TOYOTA CAMRY | NISSAN SUNNY | MAZDA MX3 | HONDA LEGEND | NISSAN SIGMA | HYUNDAI LAVIRA |
| <b>AUSTRIA</b>        |            |                        |            |             |             |             |           |             |             |           |                  |              |              |           |              |              |                |
| H.Kahlert             | 6          | 4                      | 3          | 5           | 2           | -           | 2         | -           | -           | 1         | -                | 2            | -            | -         | -            | -            | -              |
| A.Prokesch            | 5          | 3                      | 3          | -           | -           | -           | 4         | -           | 2           | 3         | -                | 3            | -            | -         | -            | -            | 1              |
| H.Völker              | 7          | 6                      | 2          | -           | -           | -           | -         | 4           | -           | -         | -                | -            | -            | 2         | -            | -            | -              |
| <b>BELGICA</b>        |            |                        |            |             |             |             |           |             |             |           |                  |              |              |           |              |              |                |
| J.Renaux              | 6          | 5                      | 4          | 5           | -           | -           | -         | 5           | -           | -         | -                | -            | -            | -         | -            | -            | -              |
| E.Visart de Bocarmé   | 6          | 1                      | 5          | 4           | 2           | -           | -         | 1           | 3           | -         | -                | -            | 1            | 2         | -            | -            | -              |
| <b>CHECOSLOVAQUIA</b> |            |                        |            |             |             |             |           |             |             |           |                  |              |              |           |              |              |                |
| M.Jozif               | 7          | 4                      | -          | 3           | 5           | 2           | -         | 4           | -           | -         | -                | -            | -            | -         | -            | -            | -              |
| <b>DINAMARCA</b>      |            |                        |            |             |             |             |           |             |             |           |                  |              |              |           |              |              |                |
| R.Søgaard             | 7          | 3                      | 3          | 5           | -           | 3           | -         | -           | 2           | 2         | -                | -            | -            | -         | -            | -            | -              |
| <b>FINLANDIA</b>      |            |                        |            |             |             |             |           |             |             |           |                  |              |              |           |              |              |                |
| M.Salo                | -          | 2                      | 1          | 9           | 3           | 1           | -         | 5           | 4           | -         | -                | -            | -            | -         | -            | -            | -              |
| <b>FRANCIA</b>        |            |                        |            |             |             |             |           |             |             |           |                  |              |              |           |              |              |                |
| A.Bertaut             | 3          | 4                      | 6          | 4           | 3           | 3           | -         | -           | -           | 2         | -                | -            | -            | -         | -            | -            | -              |
| J.Farenc              | 4          | 4                      | 5          | 2           | 4           | 2           | 2         | -           | -           | -         | -                | 2            | -            | -         | -            | -            | -              |
| J.P.Gosselin          | 4          | 3                      | 6          | 3           | 5           | 2           | -         | -           | -           | 1         | -                | 1            | -            | -         | -            | -            | -              |
| F.Monsenergue         | 5          | 4                      | 6          | 2           | 4           | 2           | -         | -           | -           | 1         | -                | 1            | -            | -         | -            | -            | -              |
| B.Perot               | 8          | 3                      | 6          | 3           | 3           | -           | -         | 1           | -           | -         | -                | -            | -            | -         | -            | -            | -              |
| F.Reste               | 8          | 5                      | 4          | -           | 6           | -           | -         | -           | -           | 2         | -                | -            | -            | -         | -            | -            | -              |
| E.Seidler             | 6          | 3                      | 5          | 2           | 4           | 2           | -         | -           | 1           | 2         | -                | -            | -            | -         | -            | -            | -              |
| <b>ALEMANIA</b>       |            |                        |            |             |             |             |           |             |             |           |                  |              |              |           |              |              |                |
| R.Glismann            | 10         | 3                      | -          | -           | 2           | 2           | 3         | 2           | -           | -         | 3                | -            | -            | -         | -            | -            | -              |
| P.Glodschey           | 9          | -                      | -          | 4           | 3           | -           | 5         | -           | -           | -         | -                | 4            | -            | -         | -            | -            | -              |
| G.Kacher              | 5          | 4                      | 1          | 3           | 2           | 1           | -         | 2           | -           | -         | 1                | -            | -            | 2         | -            | -            | -              |
| P.Klinkenberg         | 7          | 6                      | 2          | 2           | 1           | -           | 3         | -           | -           | 4         | -                | -            | -            | -         | -            | -            | -              |
| J.Lewandowsky         | 7          | 5                      | 2          | 2           | 2           | 2           | 2         | -           | -           | 2         | 3                | -            | -            | -         | -            | -            | -              |
| E.Männer              | 4          | 4                      | 3          | -           | 2           | 3           | 5         | -           | -           | -         | -                | 2            | 2            | -         | -            | -            | -              |
| H.Werner              | 7          | 3                      | 3          | -           | 3           | 3           | 3         | -           | -           | -         | -                | 3            | -            | -         | -            | -            | -              |
| <b>GRAN BRETAÑA</b>   |            |                        |            |             |             |             |           |             |             |           |                  |              |              |           |              |              |                |
| D.Benson              | 2          | 5                      | 7          | -           | 1           | -           | -         | 4           | -           | -         | 4                | -            | 2            | -         | -            | -            | -              |
| R.Hutton              | 4          | 1                      | 6          | 4           | -           | 1           | -         | 2           | 2           | -         | 5                | -            | -            | -         | -            | -            | -              |
| J.Langley             | 6          | 3                      | 3          | -           | -           | 4           | -         | 3           | 1           | -         | 4                | -            | -            | 1         | -            | -            | -              |
| B.Murray              | 8          | -                      | 3          | -           | -           | 6           | -         | 5           | -           | -         | 3                | -            | -            | -         | -            | -            | -              |
| F.Page                | 5          | 3                      | 6          | -           | -           | 3           | 1         | 3           | 1           | -         | 2                | 1            | -            | -         | -            | -            | -              |
| M.Scarlett            | 3          | -                      | 4          | 2           | 1           | -           | 2         | 3           | 5           | -         | 2                | 2            | -            | -         | -            | -            | 1              |
| J.K.Seright           | -          | 2                      | 8          | 3           | 2           | 1           | -         | -           | 7           | -         | 2                | -            | -            | -         | -            | -            | -              |
| <b>GRECIA</b>         |            |                        |            |             |             |             |           |             |             |           |                  |              |              |           |              |              |                |
| C.Cavathes            | 3          | 4                      | 5          | -           | 4           | 3           | -         | -           | 6           | -         | -                | -            | -            | -         | -            | -            | -              |
| <b>HOLANDA</b>        |            |                        |            |             |             |             |           |             |             |           |                  |              |              |           |              |              |                |
| N.De Jong             | 5          | 4                      | 3          | 7           | -           | 3           | -         | 1           | 1           | 1         | -                | -            | -            | -         | -            | -            | -              |
| P.Krol                | 4          | 4                      | 2          | 6           | 5           | 3           | -         | -           | 1           | 1         | -                | -            | -            | -         | -            | -            | -              |
| W.Leninger            | 1          | -                      | 6          | 8           | 5           | 3           | -         | -           | -           | -         | -                | 2            | -            | -         | -            | -            | -              |
| F.Van Der Vlugt       | 2          | 6                      | 5          | 1           | 2           | -           | 1         | 3           | 1           | 4         | -                | -            | -            | -         | -            | -            | -              |
| <b>IRLANDA</b>        |            |                        |            |             |             |             |           |             |             |           |                  |              |              |           |              |              |                |
| A.Hamilton            | 1          | 5                      | 4          | 5           | 3           | 6           | -         | -           | 1           | -         | -                | -            | -            | -         | -            | -            | -              |
| <b>ITALIA</b>         |            |                        |            |             |             |             |           |             |             |           |                  |              |              |           |              |              |                |
| G.Baghetti            | 5          | 6                      | 3          | 5           | 4           | 1           | 1         | -           | -           | -         | -                | -            | -            | -         | -            | -            | -              |
| A.Bellucci            | 4          | 5                      | 4          | 2           | 4           | 2           | 2         | -           | -           | -         | -                | -            | -            | -         | -            | -            | -              |
| F.Cetta               | 3          | 4                      | 4          | 6           | 3           | 5           | -         | -           | -           | -         | -                | -            | -            | -         | -            | -            | -              |
| M.Fenu                | 5          | 7                      | 4          | 3           | 3           | 3           | -         | -           | -           | -         | -                | -            | -            | -         | -            | -            | -              |
| G.Madaro              | 8          | 7                      | 5          | 2           | 1           | -           | -         | -           | -           | 2         | -                | -            | -            | -         | -            | -            | -              |
| D.Pellegrini          | 4          | 6                      | 3          | 5           | 3           | 2           | 2         | -           | -           | -         | -                | -            | -            | -         | -            | -            | -              |
| G.Roglietti           | 5          | 5                      | 4          | 1           | 2           | -           | -         | -           | -           | 7         | -                | -            | -            | -         | -            | -            | 1              |
| <b>NORUEGA</b>        |            |                        |            |             |             |             |           |             |             |           |                  |              |              |           |              |              |                |
| H.Gravdal             | 4          | 7                      | 5          | 3           | -           | -           | -         | -           | -           | -         | -                | -            | 6            | -         | -            | -            | -              |
| <b>PORTUGAL</b>       |            |                        |            |             |             |             |           |             |             |           |                  |              |              |           |              |              |                |
| A.Cerqueira           | 2          | 5                      | 2          | 1           | 4           | 4           | -         | -           | 4           | 2         | -                | -            | 1            | -         | -            | -            | -              |
| J.Vieira              | 2          | 2                      | 1          | 1           | 5           | 5           | -         | -           | 6           | -         | -                | -            | 3            | -         | -            | -            | -              |
| <b>ESPAÑA</b>         |            |                        |            |             |             |             |           |             |             |           |                  |              |              |           |              |              |                |
| A.de Andrés           | 3          | 3                      | 6          | 8           | 4           | 1           | -         | -           | -           | -         | -                | -            | -            | -         | -            | -            | -              |
| E.Azplicueta          | 5          | 3                      | 3          | 7           | 3           | 2           | 2         | -           | -           | -         | -                | -            | -            | -         | -            | -            | -              |
| P.Figueruelo          | -          | 5                      | 6          | 2           | 3           | 4           | -         | -           | -           | 3         | 2                | -            | -            | -         | -            | -            | -              |
| A.Mallo               | 7          | 4                      | 5          | 3           | 2           | 2           | -         | 2           | -           | -         | -                | -            | -            | -         | -            | -            | -              |
| S.Piccione            | 3          | 3                      | 5          | 7           | 5           | 1           | -         | -           | -           | 1         | -                | -            | -            | -         | -            | -            | -              |
| M.A.Puyol             | 4          | 2                      | 7          | 6           | 4           | 2           | -         | -           | -           | -         | -                | -            | -            | -         | -            | -            | -              |
| <b>SUECIA</b>         |            |                        |            |             |             |             |           |             |             |           |                  |              |              |           |              |              |                |
| C.Glenning            | 5          | 5                      | 2          | 7           | -           | -           | 2         | -           | -           | 2         | 2                | -            | -            | -         | -            | -            | -              |
| I.Maasing             | 2          | 2                      | 2          | 7           | -           | 4           | -         | -           | -           | 4         | -                | 2            | 2            | -         | -            | -            | -              |
| M.Sterner             | 6          | 5                      | 3          | 10          | -           | -           | -         | -           | -           | 1         | -                | -            | -            | -         | -            | -            | -              |
| B.Sundfeldt           | 5          | 7                      | -          | 10          | -           | -           | 1         | -           | -           | 2         | -                | -            | -            | -         | -            | -            | -              |
| <b>SUIZA</b>          |            |                        |            |             |             |             |           |             |             |           |                  |              |              |           |              |              |                |
| U.Bartschi            | 6          | 6                      | -          | 2           | -           | 2           | -         | -           | -           | 7         | -                | 2            | -            | -         | -            | -            | -              |
| A.Beck                | 8          | 6                      | -          | 5           | -           | 2           | 4         | -           | -           | -         | -                | -            | -            | -         | -            | -            | -              |
| C.Schid               | 2          | 5                      | 6          | 2           | 4           | 4           | 2         | -           | -           | -         | -                | -            | -            | -         | -            | -            | -              |
| <b>YUGOSLAVIA</b>     |            |                        |            |             |             |             |           |             |             |           |                  |              |              |           |              |              |                |
| T.Porekar             | 3          | 5                      | 1          | -           | 3           | 4           | 3         | -           | 1           | 1         | -                | 1            | -            | -         | 3            | -            | -              |
| <b>TOTAL</b>          | <b>276</b> | <b>231</b>             | <b>213</b> | <b>197</b>  | <b>135</b>  | <b>112</b>  | <b>54</b> | <b>54</b>   | <b>48</b>   | <b>48</b> | <b>45</b>        | <b>28</b>    | <b>20</b>    | <b>8</b>  | <b>3</b>     | <b>2</b>     | <b>1</b>       |

# PATROL POLARIS

## 10 BAJO CERO. TORMENTA DE NIEVE. UN DÍA IDEAL PARA SUBIR A LAS PISTAS

UN DÍA COMO ÉSTE PONDRÍA FUERA DE JUEGO A CUALQUIER COCHE. SIN EMBARGO ESTE ES EL DÍA IDÓNEO PARA DEMOSTRAR QUE EL PATROL POLARIS ES EL COCHE IDEAL PARA QUIEN HACE DE LA MONTAÑA Y DE LA NIEVE UNA AVENTURA DURANTE TODO EL AÑO.

EL PATROL POLARIS ESTÁ EQUIPADO CON BARRAS MULTI-USO Y UN PORTA-ESQUÍ DE SERIE. EN SU ESPACIOSO INTERIOR, TODAS LAS COMODIDADES Y LOS ACABADOS DE UN GRAN TURISMO.

ESO SÍ, CON MUCHO MÁS ESPACIO. Y EN EL CORAZÓN, UNA MECÁNICA DE HASTA 136 CABALLOS A TODA PRUEBA QUE NO SE DETIENE DONDE SE DETIENEN LOS DEMÁS, Y LE PERMITE EXPLORAR UN NUEVO CONCEPTO EN LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN A 4 RUEDAS.

SI LA NIEVE ES PARTE DE SU FORMA DE VIDA, DESCUBRA EL PATROL POLARIS: MUCHO MÁS QUE UN COCHE; DESDE LA AUTOPISTA A LA COTA MÁS ALTA.

**PATROL 4x4**



Sólo hay un camino: ser los mejores.

LORENTE-MUSSIONS





**COLECCION CITROËN**  
La ausencia de otras variantes de carrocería no ha penalizado al ZX, que en el futuro dará origen a nuevas e interesantes versiones.

el ZX ha sido elegido por mayoría en Francia e Inglaterra. Han conseguido respectivamente ocho y once primeros puestos.

El Volvo ha sido primero por mayoría en Finlandia, España, Suecia y Holanda. En estos dos últimos países Volvo está asentada como marca productora, pero no sería justo decir que los votos allí obtenidos hayan sido votos «nacionalistas», dado que se trata de un modelo muy interesante y que se defiende bien en todos los conceptos que se tienen en cuenta a la hora de la votación. Ha logrado doce primeros puestos.

El resultado del Seat Toledo ha sido el de la regularidad, pues a pesar de no contabilizar ningún primero se ha clasificado por delante del Audi 100 (un primero), Honda Civic (tres), Mazda 121 (uno) y Mercedes Clase S (uno). El caso del BMW Serie 3 ha sido parecido, pues tampoco ha obtenido ninguna victoria parcial.

### NORMAS DE VALORACIÓN

Los jurados valoran los siguientes conceptos: diseño general, seguridad, prestaciones, economía, placer de conducción, funcionalidad, confort y precio, atendiendo especialmente a la relación valor/precio. Cada periodista dispone de veinticinco puntos y el máximo que se pueden otorgar a un solo modelo son diez puntos.

En esta votación hay resultados que requieren una explicación como es el caso extremo del Mercedes Clase S. Para más de un jurado, este coche ha obtenido la máxima puntuación en cinco de los ocho conceptos a tener en cuenta. Sin embargo, está fuertemente penalizado en los apartados de economía, precio y funcionalidad, lo que explica que esté en un puesto tan retrasado. Los estatutos del *Car of the Year* dan una gran importancia al factor valor/precio, con el fin de favorecer a los coches de gran difusión frente a los más elitistas.

Este año no ha habido dudas al respecto. El mito Golf continúa y tras superar la barrera de los doce millones de unidades producidas se apresta a afrontar una tercera etapa a la que llega en plenitud de facultades.

A. M. C.

sas. Estas venían precedidas por el buen resultado del Nissan Primera en el anterior certamen, en el que se clasificó segundo. Sin embargo, este año son los colistas del pelotón.

Una vez emitidos los votos y contabilizados, el resultado insistimos deja ver una neta superioridad del Volkswagen Golf. El coche alemán ha sido el favorito de veintidós jurados. A la vista de ello, no parece, pues, que haya habido muchas dudas, ya que los demás modelos están muy atrás, tanto en número de puntos totales como en número de primeros puestos.

El Golf ha sido el favorito de los jurados de Austria, Bélgica, Checoslovaquia, Dinamarca, Finlandia, Alemania y casi de la mitad de los de Francia. En los restantes países sus victorias han sido más aisladas.

Del Astra, se puede decir que ha convencido a la casi totalidad de los periodistas italianos, en tanto que

# SI ESTÁ CANSADO DE COCHES SIN PERSONALIDAD, EL PATROL SE LAS OFRECE TODAS

SI ESTÁ CANSADO DE COCHES SIN PERSONALIDAD, DESCUBRA UN VEHÍCULO QUE LE OFRECE MUCHO MÁS QUE CUALQUIER COCHE: LA GAMA PATROL.

POR SUS HASTA 136 CABALLOS DE POTENCIA. POR SU ESPACIO VITAL, CON TODO EL CONFORT Y LOS ACABADOS DE UN GRAN TURISMO, DESDE EL AIRE ACONDICIONADO AL EQUIPO ESTÉREO O EL CIERRE CENTRALIZADO. POR SU SEGURIDAD, CON SUS RUEDAS ANCHAS Y SU CHASIS DE ESTRUCTURA INTEGRADA POR BASTIDOR QUE HACEN DEL PATROL UNA FORTALEZA. CAPAZ DE SUPERAR PENDIEN-

TES DEL 100% Y VADEAR PROFUNDIDADES DE MÁS DE MEDIO METRO.

POR TODO ELLO, EL PATROL SUPERA LA NOCIÓN DEL AUTOMÓVIL CONVENCIONAL. INCLUSO EN SU GARANTÍA DE 3 AÑOS.

SEA CUAL SEA SU NECESIDAD, EXISTE UNA VERSIÓN DE PATROL ADECUADA A SUS EXIGENCIAS. UN VEHÍCULO QUE LE OFRECE RESPUESTAS QUE UN COCHE NUNCA PODRÁ IGUALAR. PORQUE EL PATROL, EN LA CIUDAD O EN LA MONTAÑA, ES MUCHO MÁS QUE UN COCHE.

## PATROL 4x4



Solo hay un camino: ser los mejores.



0 100.000 KM.

DESDE 1964

## El palmarés

El trofeo del Coche del Año (*Car of the Year*) existe en Europa desde 1964, en que un grupo de periodistas especializados decidieron otorgar este trofeo a la novedad más interesante de las presentadas cada año. El título es la primera vez que recae en la marca Volkswagen.

- |                       |                        |
|-----------------------|------------------------|
| 1964: Rover 2.000     | 1978: Porsche 928      |
| 1965: Austin 1.800    | 1979: Chrysler Horizon |
| 1966: Renault 16      | 1980: Lancia Delta     |
| 1967: Fiat 124        | 1981: Ford Escort      |
| 1968: NSU Ro 80       | 1982: Renault 9        |
| 1969: Peugeot 504     | 1983: Audi 100         |
| 1970: Fiat 128        | 1984: Fiat Uno         |
| 1971: Citroën GS      | 1985: Opel Kadett      |
| 1972: Fiat 127        | 1986: Ford Scorpio     |
| 1973: Audi 80         | 1987: Opel Omega       |
| 1974: Mercedes 450S   | 1988: Peugeot 405      |
| 1975: Citroën CX      | 1989: Fiat Tipo        |
| 1976: Simca 1307/1308 | 1990: Citroën XM       |
| 1977: Rover 3.500     | 1991: Renault Clio     |



**VIRTUDES**

- Potencia y elasticidad del motor
- Comportamiento noble y eficaz

**VOLKSWAGEN GOLF VR6**  
PRECIO: A la venta en el '92

- Rueda de recambio de emergencia
- Mandos de la climatización sin iluminar

**DEFECTOS**

Europa ya ha designado su coche del año. En una de las ediciones más disputadas de esta prestigiosa votación el Volkswagen ha resultado elegido. Estos son los argumentos de la versión más potente, que destaca por montar un motor de seis cilindros en V de 2,8 litros de capacidad y 174 caballos de potencia.

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

**A**UNQUE se mantiene el nombre, el nuevo Golf es un coche totalmente diferente. En esta tercera generación, el Golf ha introducido importantes cambios en su estructura y su mecánica, superando, el ya de por sí, elevado listón de sus antecesores. Las líneas generales sugieren una continuidad respecto a los modelos anteriores, pero la ruptura se aprecia claramente en algunos puntos, tales como los nuevos faros rasgados en lugar del tradicional faro redondo. Hay dos puntos en los cuales el fabricante ha hecho un esfuerzo no-

**POR DELANTE**  
El nuevo Golf nace con talante de ganador para seguir por delante de sus rivales.



**VOLKSWAGEN GOLF VR6**

**EL CAMPEÓN**





# FICHA TECNICA



**MOTOR:** Delantero transversal de seis cilindros en V a 15 grados. Bloque y culata de aleación. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cuatro apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.792 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 81,0 mm. Carrera: 90,3 mm. Compresión: 10,0 a 1. Potencia máxima: 174 CV (128 Kw) a 5.800 rpm. Par máximo: 23,9 mkg (235 Nm) a 4.200 rpm. Alimentación: Inyección electrónica Motronic. Combustible: Gasolina sin plomo.

**TRANSMISION:** Tracción a las ruedas delanteras. Sistema antipatinamiento EDS. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 9,6 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 16,3 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 24,1 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 30,6 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 37,6 km/h.

**DIRECCION:** Sistema: De Cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,2 vueltas. Diámetro de giro: 11,0 metros.

**FRENOS:** Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos. Antibloqueo de frenos: Si.

**SUSPENSION:** Delantera: Independiente con doble triángulo transversal con amortiguador, barra de torsión y barra estabilizadora. Trasera: Semi-independiente, brazos longitudinales tirados, muelle helicoidal con amortiguador de gas telescópico y barra estabilizadora.

**RUEDAS:** Neumáticos: 205/50 VR 15. Llantas de aleación de 6,5 x 15.

**PESOS Y CAPACIDADES:** Peso en orden de marcha: 1.155 kg. Capacidad del depósito de combustible: 55 l.



**SOBRE RAÍLES**  
El Golf VR6 tiene un comportamiento sobresaliente en cualquier tipo de terreno, sin llegar a resultar incómodo.

table. Por una parte, todo aquello que tiene que ver con la seguridad. Este nuevo Golf es capaz de superar las normas más severas en cuanto a colisiones frontales y laterales. En cuanto al tema ecológico, además de una reducción importante en las emisiones de escape, el nuevo Golf supone un avance importante en la búsqueda del coche reciclable. El cincuenta por ciento de los plásticos empleados son reciclables y las técnicas de fabricación permiten que el aprovechamiento de estos materiales sea económicamente rentable.

## UN GRAN MOTOR

Otro de los hitos conseguidos con el nuevo Golf, es que, por primera vez, se monta en un coche de esta categoría un motor de seis cilindros en V de 2,8 litros de capacidad. Este motor, que anteriormente se montaba en el Passat y en el Corra-

do, une las excelencias de un seis cilindros en línea con las de un V6. De esta forma se tiene un motor de dimensiones externas compactas que permite colocarlo en posición transversal. Las bancadas de este seis cilindros están abiertas quince grados, de forma que los cilindros casi quedan solapados. La proximidad de las cámaras de combustión permite disponer de una sola culata.

Este motor marca fuertemente la personalidad del coche, no sólo por los 174 caballos de potencia, sino por la suavidad de funcionamiento a todo régimen. Sus 2,8 litros de capacidad responden a la filosofía de la marca en cuanto a que no hay nada que sustituya a la cilindrada, excepto la cilindrada misma. Con este generoso propulsor se pueden conjugar unas características excepcionales en cuanto a elasticidad y funcionamiento, con unos consumos y un nivel de emisiones de es-



**NUEVOS RASGOS**  
Aunque se mantienen los aires de familia, el VR6 muestra unas facciones renovadas.

cape muy bajo. Para conseguir este equilibrio se recurre a un sistema de inyección Motronic con detectores de picado, que actúan en cada bancada de cilindros independientemente.

## PERSONALIDAD PROPIA

Las siglas VR6 marcan el carácter de este coche que, a pesar de tener una carrocería de poco más de cuatro metros, es todo un deportivo. Para empezar, basta con echar una ojeada a las espectaculares llantas de aleación de quince pulgadas, con los esbeltos neumáticos de perfil 50. Unos faldones y el alerón posterior, rematan la faena de dotar al Golf de su talante deportivo.

Dentro, el más potente de los Golf dispone de una decoración específica con unos asientos muy envolventes y cómodos. El volante también es especial para esta versión, con tres radios y recubierto de cuero.

Esta primera prueba con el Golf VR6 ha demostrado que, a pesar de que la línea externa mantiene el aire de familia, el coche llama la atención. Muchos han sido los conductores que se han detenido para observar detenidamente el aspecto o preguntar sobre las diversas características técnicas. Aunque su comercialización en España no está prevista hasta principios del próximo año, la expectación es mucha.

En términos generales, el habitáculo del Golf ha ganado respecto a las anteriores versiones. Es más ancho y las plazas traseras resultan suficientemente amplias. Según parece marcan las nuevas tendencias, el sacrificado ha sido el maletero, que es, ahora, algunos decímetros cúbicos más pequeño.

La disposición de los mandos es muy racional. Todo queda bastante al alcance de la mano y es muy fácil habituarse a los mandos. La única falta que encontramos en este aspecto es la ausencia de iluminación en los mandos de la climatización. Esto obliga a tener perfectamente memorizada la posición de cada uno de los tres mandos para manipularlos correctamente por la noche. Otro aspecto que no es de nuestro agrado es la utilización de una rueda de repuesto de emergencia, en lugar de un recambio con-

**DETALLES**  
El estudio ergonómico de los mandos es bueno. El maletero pierde un poco de capacidad.



**RUEDA DE EMERGENCIA**  
Esta solución no resulta práctica cuando surgen problemas lejos de casa.

# CONSUMOS



| Datos en l/100 Km          |      |
|----------------------------|------|
| <b>CIUDAD</b>              |      |
| A 29 km/h de promedio      | 10,6 |
| <b>CARRETERA</b>           |      |
| A 90 km/h de cruceo        | 7,5  |
| En conducción rápida       | 18,2 |
| <b>AUTOPISTA</b>           |      |
| A 120 km/h de cruceo       | 9,4  |
| A 140 km/h de cruceo       | 12,1 |
| <b>CONSUMO MEDIO POND.</b> |      |
| Litros/100km               | 9,6  |
| <b>AUTONOMIA MEDIA</b>     |      |
| Kilometros recorridos      | 572  |

## FRENOS



|            |       |
|------------|-------|
| A 60 Km/h. | 15,6. |
| A 100 Km/h | 39,6. |
| A 120 Km/h | 56,5. |

## SONORIDAD



|            |       |
|------------|-------|
| Al ralentí | 49,2. |
| A 60 Km/h  | 52,1. |
| A 90 Km/h  | 61,0. |
| A 120 Km/h | 66,4. |
| A 140 Km/h | 68,7. |
| A Tope.    | 71,1. |

venacional. Esta solución, por cierto, muy de moda últimamente, plantea problemas a la hora de encontrar un lugar donde se pueda reparar un pinchazo urgentemente. Ni que decir tiene que, si en lugar de la cubierta lo que se rompe es la llanta, cosa muy frecuente en neumáticos de perfil bajo, la solución puede tardar varios días.

Como coche familiar, el Golf cumple a la perfección. La amplitud y la calidad de la terminación lo sitúan en lugar privilegiado frente a la competencia.

### REY DE LA CARRETERA

El VR6 es un Golf muy especial. Aunque las cualidades de su carrocería son comunes con el resto de la gama, el seis cilindros en V estrecha permite unas posibilidades que normalmente no tiene ningún derivado de turismo. Además de las ventajas que confiere al nuevo Golf el ensanchamiento de su carrocería respecto a la anterior versión, el VR6 dispone de algunos elementos específicos. Los tarados de la suspensión son más firmes y la altura se ha visto reducida en diez milímetros en la parte delantera y veinte de la trasera. El coche se agarra a la carretera como una lapa. La referencia obligada es el anterior mode-

lo que de por sí se comportaba fenomenalmente. En este modelo, el aplomo al tomar las curvas es todavía mayor. La dirección tiene un grado de asistencia apropiado para mantener la sensibilidad sobre la carretera y no resultar pesada en las maniobras. En carreteras con buen asfalto, se puede rodar con toda tranquilidad a un ritmo que parecía reservado a coupés superdeportivos. En carreteras secundarias, con curvas de radio más pequeño y firmes irregulares, el VR6 sigue siendo un ejemplo de comportamiento. Aunque se ponen de manifiesto algunos rebotes del eje posterior, lo cierto es que se puede conducir muy deprisa con gran facilidad y seguridad. Aunque los desarrollos son bastante largos, la bondad del motor permite ahorrar muchos cambios de marcha. Desde unas dos mil vueltas, hasta seis mil, se dispone de energía, sea cual sea la marcha. El cambio de marchas es bastante rápido y preciso, pero tiene un tacto esponjoso que obliga a un cierto periodo de adaptación para no errar los cambios.

En esta versión, está disponible como equipo de serie el sistema antipatinamiento EDS que ya mostró sus bondades en el anterior Golf G60. Gracias a este sistema, el VR6 no pierde pie ni en las curvas



**LÍNEA AFILADA**  
En el VR6, la suspensión ha bajado algunos milímetros respecto al resto de las versiones.



**NOVEDAD TOTAL**  
El motor de seis cilindros en V es una novedad en este tipo de coches.

## LA SAGA GOLF

### 17 años de historia



*Mayo del '74: lanzamiento del primer Golf en Munich. Se fabrican más de 500.000 coches en dos años. En junio del '76 se lanza el GTI con motor 1.6 y tres meses más tarde la versión diésel. En ese momento se llevan fabricados un millón de unidades. En junio de 1978 se alcanzan los dos millones de unidades. Marzo del '79: se lanza la versión Cabrio. En septiembre se alcanzan los tres millones de unidades. En noviembre de 1980 la cifra de Golf fabricados se eleva a cuatro millones. En febrero del '82 se llega a los cinco millones de unidades fabricadas. Un mes más tarde se presenta la versión turbodiésel y en agosto de ese mismo año el GTI recibe el motor 1.8 de 112 caballos.*

*En agosto de 1983 se presenta la segunda generación de Golf. En enero del '84 se lanza el nuevo GTI. En marzo de 1985 se alcanza la cota de siete millones de Golf fabricados. En 1986 se introducen en la gama la versión de dieciséis válvulas y la Syncro de tracción a las cuatro ruedas. Un año más tarde, se introduce el ABS en las versiones GT y GTI. En junio de 1987 se alcanzan los nueve millones de Golf. Una versión deportiva llamada Rallye Golf G60 con tracción*



*a las cuatro ruedas y motor G60 aparece en enero de 1988. En el otoño del '89 se llega a los once millones de unidades. A finales de este año aparece un GTI con el motor G60. En noviembre de 1990 sale de la fábrica el Golf doce millones. En agosto del año 1991 hace su aparición la tercera generación del Volkswagen Golf. 12,7 millones de Golf fabricados en 17 años.*

**MÁS TAMAÑO**  
El Golf ha crecido en tamaño respecto a su predecesor.

## EQUIPAMIENTO

|                                 |      |
|---------------------------------|------|
| Contarrevoluciones              | SI   |
| Manómetro de aceite             | NO   |
| Termómetro de agua              | SI   |
| Indicador carga batería         | SI   |
| Ordenador de viaje              | SI   |
| Volante regulable               | SI   |
| Faros antiniebla                | SI   |
| Aire acondicionado              | OP   |
| Asiento regulable en altura     | SI   |
| Asientos regulables electr      | NO   |
| Retrovisores regulables electr  | SI   |
| Mando a distancia               | NO   |
| Elevallas eléctricos (D/T)      | SI/- |
| Cierre centralizado             | SI   |
| Cinturones traseros             | SI   |
| Asiento posterior divisible     | NO   |
| Luz interior orientable         | NO   |
| Faros regulables desde interior | NO   |

## PRESTACIONES

| VELOCIDAD MAXIMA            |       |
|-----------------------------|-------|
| Km/h                        | 225,8 |
| ACELERACION (seg.)          |       |
| 400 m salida parada         | 15,6  |
| 1.000 m salida parada       | 28,4  |
| De 0 a 100 km/h             | 7,5   |
| Recorriendo (metros)        | 118,1 |
| RECUPERACION                |       |
| 400 m desde 40 km/h en 4ª   | 17,1  |
| 400 m desde 40 km/h en 5ª   | 18,7  |
| 1.000 m desde 40 km/h en 4ª | 30,9  |
| 1.000 m desde 40 km/h en 5ª | 34,3  |
| De 80 a 120 km/h en 4ª      | 8,0   |
| recorriendo (metros)        | 224,5 |
| De 80 a 120 km/h en 5ª      | 10,8  |
| recorriendo (metros)        | 302,3 |

### FRENTE A SUS RIVALES

Hoy por hoy, el VR6 se encuentra solo, ya que si por su tamaño caben muchos rivales, no hay, por ahora, ninguno que cuente con un motor de estas características. Sus rivales son: Opel Astra GSI 16V, Ford Escort RS 2.000, Fiat Tipo 2.0 16V, Nissan Sunny GTI, Mazda 323, Peugeot 309 GTI 16V y Rover 216 GSI 16V. Sus características encajan en lo que se espera de un GTI, pero quedan en clara desventaja por disponer de una potencia inferior. El que más se aproxima es el Peugeot 309 GTI que dispone de 160 caballos, pero en cualquier caso las reacciones del motor son radicalmente distintas que las del V6 del Volkswagen.



**DEPORTE Y CONFORT**  
Los asientos combinan perfectamente una buena sujeción con un excelente nivel de confort para viajes largos.



**AMPLITUD GENEROSA**  
En las plazas traseras hay una buena amplitud para dos adultos y un niño.

## EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

### A FAVOR

▲ Instrumentación completa y muy legible. El diseño es bastante austero.

▲ Ordenador de a bordo multifunción con consumo, velocidad media, kilómetros recorridos, temperatura externa y del aceite.

▲ Sistema EDS anti-patinamiento de serie con un funcionamiento eficaz en toda circunstancia.

### EN CONTRA

▼ Rueda de repuesto de emergencia en lugar de una rueda convencional.

▼ Los mandos de la calefacción no tienen luz y por la noche hay que ir tanteando.

▼ La llave del coche tiene una lucecita incorporada, pero la pequeña pila que monta no tiene mucha capacidad y dura bastante poco.



más cerradas. Además, supone una seguridad adicional al rodar sobre suelos deslizantes.

Los frenos cumplen bien frente a las nuevas sollicitaciones y detienen al Golf con energía y equilibrio.

En un uso cotidiano, el VR6 resulta delicioso. En tercera velocidad se puede utilizar casi como un automático, ya que en el tráfico urbano, se recupera desde apenas 1.200 revoluciones, hasta las seis mil sin la más mínima protesta. La visibilidad es buena, y la única precaución hay que tenerla en los aparcamientos en batería, ya que la escasa altura al suelo del faldón delantero, hace que resulte muy fácil tocar con el mismo contra el bordillo.

Con todos estos argumentos, no nos quedan dudas sobre la prometedora carrera comercial del nuevo modelo. Posiblemente, la fiebre GTI dará paso a una nueva fiebre V6. Las cualidades de seguridad, confort y economía resultan sobresalientes.

## A LA VENTA EN ENERO

Todavía no se comercializa ninguno de los nuevos Golf, pero en el mes de enero podrán empezar a rodar las primeras unidades vendidas en España. Es difícil aventurar un precio, pero todo parece indicar que el nuevo Golf va a tener unos precios muy competitivos, sobre todo si se tiene en cuenta que el nivel de equipamiento de los nuevos modelos va a ser superior al de los recientemente extinguidos. El VR6 puede estar muy próximo a los tres millones de pesetas, que lo sitúan en una posición muy ventajosa frente a una competencia que no parece poder responder, de inmediato, al empuje de este Volkswagen. El resto de la gama se beneficiará también de un incremento de la cilindrada de sus motores y su llegada a España está prevista también para el '92.

Víctor Piccione  
Fotos: Ramón Rodríguez

## DATOS DEL COMPRADOR

Fabricante/Importador: Seat S.A.  
Pau Claris 162-164. 08037 Barcelona  
Teléfono: (93) 215 88 35. Garantía: Un año sin límite de kilómetros. Red de postventa: 951 puntos de asistencia en toda España.

# S NUEVOS

# O

# E

# C

# E

# R

# A

Copyright Motor 16, 1991. Prohibida su reproducción.

En estas páginas que siguen, MOTOR 16 quiere ofrecer a sus lectores la Guía de Precios más cómoda, veraz y completa. PVP: Los precios incluyen el IVA, gastos de transporte, seguro obligatorio, impuesto municipal y tasas de tráfico y de matriculación. CC: cilindrada en centímetros cúbicos. CV: potencia máxima en caballos DIN. VM: velocidad máxima. 0/100: aceleración en segundos de 0 a 100 kilómetros por hora. L/100: consumo medio ponderado. Long: longitud total del coche. AA: aire acondicionado. Pintura: pintura metalizada. Eleva: elevallas eléctricos en ventanillas delanteras. Cierre: cierre centralizado. Direc: dirección asistida. ABS: sistema de frenos antibloqueo. Llantas: llantas de aleación opcionales.

| MODELO       | PVP       | CC    | CV | VM  | 0/100 | L/100 | Long. | AA | Pintura | Eleva. | Cierre | Direc. | ABS | Llantas |
|--------------|-----------|-------|----|-----|-------|-------|-------|----|---------|--------|--------|--------|-----|---------|
| <b>ALEKO</b> |           |       |    |     |       |       |       |    |         |        |        |        |     |         |
| Aleko 214L   | 1.025.066 | 1.569 | 74 | 155 | 14,0  | 8,3   | 435,0 |    |         |        |        |        |     | Serie   |

| MODELO                | PVP       | CC    | CV  | VM  | 0/100 | L/100 | Long. | AA      | Pintura | Eleva. | Cierre | Direc. | ABS     | Llantas |
|-----------------------|-----------|-------|-----|-----|-------|-------|-------|---------|---------|--------|--------|--------|---------|---------|
| <b>ALFA ROMEO</b>     |           |       |     |     |       |       |       |         |         |        |        |        |         |         |
| 33 1.3                | 1.584.044 | 1.351 | 88  | 176 | 10,3  | 8,2   | 407,5 | 190.000 | 36.000  | Serie  | Serie  | Serie  | 65.000  | 67.000  |
| 33 1.3 Aglie          | 1.469.372 | 1.351 | 88  | 176 | 10,3  | 8,2   | 407,5 | 190.000 | 36.000  | Serie  | Serie  | Serie  | 65.000  | 67.000  |
| 33 1.3 Veloce         | 1.572.373 | 1.351 | 88  | 176 | 10,3  | 8,2   | 407,5 | 190.000 | 36.000  | Serie  | Serie  | Serie  | 65.000  | 67.000  |
| 33 1.5 ie             | 1.791.372 | 1.490 | 98  | 181 | 10,7  | 8,6   | 407,5 | 190.000 | 36.000  | Serie  | Serie  | Serie  | 65.000  | 67.000  |
| 33 1.7 ie             | 1.944.373 | 1.712 | 110 | 190 | 9,5   | 8,9   | 407,5 | 190.000 | 36.000  | Serie  | Serie  | Serie  | 150.000 | 67.000  |
| 33 1.7 ie 16V         | 2.249.467 | 1.712 | 137 | 208 | 8,4   | 9,0   | 407,5 | 190.000 | 36.000  | Serie  | Serie  | Serie  | 150.000 | Serie   |
| 33 1.6V Quadrifoglio  | 2.227.468 | 1.712 | 137 | 208 | 8,4   | 9,0   | 407,5 | 190.000 | 36.000  | Serie  | Serie  | Serie  | 150.000 | Serie   |
| 33 1.6V Permanent 4   | 2.722.468 | 1.712 | 137 | 202 | 8,9   | 9,0   | 407,5 | 190.000 | 36.000  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | Serie   |
| 33 1.7 ie Sport Wagon | 2.097.468 | 1.712 | 110 | 187 | 9,8   | 8,9   | 420,0 | 190.000 | 36.000  | Serie  | Serie  | Serie  | 150.000 | 67.000  |
| 75 1.6 ie             | 2.042.504 | 1.570 | 107 | 180 | 11,5  | 7,9   | 443,0 | 225.000 | 63.175  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | 84.056  |
| 75 1.6 ie Le Mans     | 2.022.503 | 1.570 | 107 | 180 | 11,3  | 7,9   | 443,0 | 225.000 | 63.175  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | Serie   |
| 75 1.8 ie             | 2.263.598 | 1.779 | 122 | 190 | 10,4  | 8,9   | 443,0 | 225.000 | 63.175  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | 84.056  |
| 75 1.8 ie Le Mans     | 2.313.598 | 1.779 | 122 | 190 | 10,4  | 8,9   | 443,0 | Serie   | 63.175  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | Serie   |
| 75 2.0 Twin Spark     | 2.618.450 | 1.962 | 148 | 198 | 8,2   | 8,6   | 443,0 | 225.000 | 63.175  | Serie  | Serie  | Serie  | 262.542 | 84.056  |
| 75 Twin Spark Podium  | 2.676.787 | 1.962 | 148 | 198 | 8,2   | 8,6   | 443,0 | Serie   | 63.175  | Serie  | Serie  | Serie  | 262.542 | Serie   |
| 75 3.0 V6 Q           | 3.730.449 | 2.959 | 192 | 230 | 7,5   | 11,9  | 442,0 | Serie   | 63.175  | Serie  | Serie  | Serie  | 262.542 | Serie   |
| 75 2.0 TD             | 2.503.034 | 1.995 | 95  | 175 | 12,4  | 8,5   | 442,0 | 225.000 | 63.175  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | 84.056  |
| 75 2.4 TD             | 2.792.335 | 2.393 | 112 | 184 | 11,7  | 7,4   | 442,0 | 225.000 | 63.175  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | 84.056  |
| 164 2.0 Twin Spark    | 3.128.260 | 1.962 | 148 | 210 | 9,2   | 12,1  | 455,5 | 225.000 | 80.000  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | 110.000 |
| 164 2.0 V6 Turbo      | 4.983.598 | 1.996 | 210 | 240 | 7,2   | 10,1  | 455,5 | Serie   | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | Serie   |
| 164 3.0 V6            | 4.808.260 | 2.959 | 192 | 230 | 7,9   | 12,3  | 455,5 | Serie   | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | 110.000 |
| 164 Quadrifoglio      | 5.570.260 | 2.959 | 200 | 231 | 7,7   | 11,3  | 455,5 | Serie   | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | Serie   |
| 164 2.5 TD            | 3.972.165 | 2.500 | 117 | 204 | 10,8  | 7,6   | 455,5 | Serie   | 80.000  | Serie  | Serie  | Serie  | 280.000 | 110.000 |
| Spider 2.0 ie         | 3.429.598 | 1.962 | 126 | 190 | 9,0   | 9,1   | 425,8 |         | 45.000  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | Serie   |

| MODELO            | PVP       | CC    | CV | VM  | 0/100 | L/100 | Long. | AA | Pintura | Eleva. | Cierre | Direc. | ABS | Llantas |
|-------------------|-----------|-------|----|-----|-------|-------|-------|----|---------|--------|--------|--------|-----|---------|
| <b>ARO</b>        |           |       |    |     |       |       |       |    |         |        |        |        |     |         |
| Aro 10 Techo Lona | 1.120.749 | 1.397 | 84 | 125 | 29,0  | 9,5   | 380,0 |    |         |        |        |        |     |         |
| Aro 10 Techo Duro | 1.228.209 | 1.397 | 84 | 125 | 29,0  | 9,5   | 380,0 |    |         |        |        |        |     |         |
| 243 D             | 1.677.136 | 3.120 | 85 | 110 | 28,6  | 10,1  | 403,0 |    |         |        |        |        |     |         |
| 244 D             | 1.720.480 | 3.120 | 85 | 110 | 28,6  | 10,1  | 403,0 |    |         |        |        |        |     |         |

| MODELO                     | PVP       | CC    | CV  | VM  | 0/100 | L/100 | Long. | AA      | Pintura | Eleva. | Cierre | Direc. | ABS   | Llantas |
|----------------------------|-----------|-------|-----|-----|-------|-------|-------|---------|---------|--------|--------|--------|-------|---------|
| <b>AUDI</b>                |           |       |     |     |       |       |       |         |         |        |        |        |       |         |
| 80 Special                 | 2.654.918 | 1.781 | 112 | 192 | 10,9  | 9,1   | 439,3 | 262.613 | 42.095  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 139.850 |
| 80 E                       | 2.802.919 | 1.781 | 112 | 192 | 10,9  | 9,1   | 439,3 | 262.613 | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 139.850 |
| 80 TD Special              | 2.718.107 | 1.588 | 80  | 165 | 14,6  | 6,8   | 439,3 | 262.613 | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 139.850 |
| 80 TD                      | 2.863.139 | 1.588 | 80  | 165 | 14,6  | 6,8   | 439,3 | 262.613 | 42.095  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 139.850 |
| 90 2.0 E                   | 2.996.011 | 1.994 | 115 | 196 | 10,2  | 9,4   | 439,3 | 280.000 | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 139.850 |
| 90 20V                     | 4.226.014 | 1.994 | 160 | 215 | 8,5   | 10,0  | 439,3 | 262.613 | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 139.850 |
| 90 20V Front Sport         | 4.611.203 | 1.994 | 160 | 215 | 8,9   | 11,0  | 439,3 | 262.613 | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 139.850 |
| 90 20V Quattro             | 4.784.203 | 1.994 | 160 | 215 | 8,9   | 11,0  | 439,3 | 262.613 | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 139.850 |
| 90 20V Quattro Sport       | 5.166.203 | 1.996 | 160 | 216 | 8,9   | 11,2  | 439,3 | 262.613 | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 139.850 |
| 90 20V Cat.                | 4.386.014 | 2.309 | 170 | 217 | 8,5   | 11,3  | 439,3 | 262.613 | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 139.850 |
| 90 20V Quattro Cat.        | 4.941.015 | 2.309 | 170 | 217 | 8,4   | 11,3  | 439,3 | 262.613 | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 139.850 |
| 90 2.3 E Cat.              | 3.241.014 | 2.309 | 133 | 211 | 9,2   | 10,0  | 439,3 | 275.000 | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 139.850 |
| 90 2.3 E Sport Cat.        | 3.898.014 | 2.309 | 133 | 211 | 9,2   | 10,0  | 439,3 | Serie   | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 139.850 |
| 100 2.3 E                  | 3.696.014 | 2.309 | 133 | 202 | 10,2  | 10,5  | 479,0 | Serie   | 96.158  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 143.486 |
| 100 2.3 E Quattro          | 4.496.014 | 2.309 | 133 | 202 | 10,4  | 10,7  | 479,0 | Serie   | 96.158  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 158.231 |
| 100 2.3 E Aut.             | 3.966.014 | 2.309 | 133 | 202 | 11,9  | 10,5  | 479,0 | Serie   | 96.158  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 143.486 |
| 100 2.8 E                  | 4.586.014 | 2.771 | 172 | 218 | 8,0   | 10,4  | 479,0 | Serie   | 96.158  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | Serie   |
| 100 2.8 E Quattro          | 5.196.014 | 2.771 | 172 | 218 | 8,0   | 11,8  | 479,0 | Serie   | 96.158  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | Serie   |
| Coupe 2.3 E Cat.           | 4.110.015 | 2.309 | 133 | 211 | 9,2   | 10,04 | 33,6  |         | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | Serie   |
| Coupe 2.3 E Quattro Cat.   | 4.850.015 | 2.309 | 133 | 211 | 9,2   | 10,0  | 33,6  | Serie   | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | Serie   |
| Coupe 20V Track Front      | 4.495.202 | 1.994 | 160 | 215 | 9,0   | 11,04 | 33,6  | 262.613 | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | Serie   |
| Coupe 20V Quattro          | 5.052.203 | 1.994 | 160 | 215 | 8,9   | 11,0  | 433,6 | Serie   | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | Serie   |
| Coupe 2.3 20V Cat.         | 4.692.015 | 2.309 | 170 | 217 | 8,6   | 11,3  | 433,6 | Serie   | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | Serie   |
| Coupe 2.3 20V Quattro Cat. | 5.252.014 | 2.309 | 170 | 217 | 8,4   | 11,3  | 433,6 | Serie   | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | Serie   |
| Coupe S-2                  | 6.309.203 | 2.226 | 220 | 248 | 6,1   | 11,8  | 440,0 | Serie   | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | Serie   |
| V-8                        | 9.454.529 | 3.562 | 250 | 244 | 7,6   | 13,2  | 487,5 | Serie   | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | Serie   |
| V-8 Aut.                   | 9.814.529 | 3.562 | 250 | 235 | 9,0   | 14,0  | 487,5 | Serie   | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | Serie   |

| MODELO                   | PVP       | CC    | CV  | VM  | 0/100 | L/100 | Long. | AA      | Pintura | Eleva. | Cierre | Direc. | ABS   | Llantas |
|--------------------------|-----------|-------|-----|-----|-------|-------|-------|---------|---------|--------|--------|--------|-------|---------|
| <b>BERTONE</b>           |           |       |     |     |       |       |       |         |         |        |        |        |       |         |
| Freeclimber TD T Duro    | 3.714.758 | 2.443 | 116 | 153 | 13,9  | 10,9  | 414,5 | 230.000 | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | Serie   |
| Freeclimber 2.7 T Duro   | 3.714.758 | 2.693 | 129 | 160 | 13,4  | 12,2  | 414,5 | 230.000 | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | Serie   |
| Freeclimber 2.7 i Cabrio | 3.714.758 | 2.693 | 129 | 150 | 13,4  | 12,2  | 414,5 | 230.000 | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | Serie   |



## ALFA ROMEO

**El Alfa Romeo 75 1.8 i.e. Le Mans y todos los Alfa 33, menos el 1.3 y el 16V Quadrifoglio, han experimentado una ligera subida en su precio.**

**También ha comenzado a venderse una nueva versión limitada que se comercializa exclusivamente en la red de concesionarios de Alfa Romeo en Cataluña. El nuevo Alfa 33 1.3 Agile entra en este mercado con un precio muy atractivo y con un equipamiento de serie que incluye elevallunas eléctricas, cierre centralizado, dos retrovisores exteriores, faros antiniebla y radiocassette digital extraíble, entre otras cosas.**



## AUDI

### OFERTAS 80:

150.000 pesetas de sobretasación del coche usado.

### 90:

150.000 pesetas de sobretasación del coche usado.

### Coupé:

También obtendremos una sobretasación de 150.000 pesetas por nuestro coche usado.

| MODELO                 | PVP        | CC    | CV  | VM  | 0/100 | L/100 | Long. | AA      | Pintura | Eleva.  | Cierre | Direc.  | ABS     | Llantas |
|------------------------|------------|-------|-----|-----|-------|-------|-------|---------|---------|---------|--------|---------|---------|---------|
| 320i Cabrio            | 4.459.751  | 1.990 | 129 | 191 | 11,5  | 9,3   | 432,5 | 175.000 | 70.755  | Serie   | Serie  | Serie   | 154.328 |         |
| 320i Touring           | 3.864.413  | 1.990 | 129 | 191 | 11,5  | 9,3   | 432,5 | 175.000 | 93.314  | 108.867 | Serie  | 138.263 | 175.000 | Serie   |
| 325i 2p                | 3.902.016  | 2.494 | 171 | 221 | 8,3   | 11,5  | 443,5 | 175.000 | 93.314  | Serie   | Serie  | Serie   | Serie   | 154.328 |
| 325i 4p (gama 91)      | 4.321.014  | 2.494 | 192 | 234 | 7,9   | 11,8  | 443,5 | 259.153 | 93.314  | Serie   | Serie  | Serie   | Serie   | Serie   |
| 325i 4p Aut. (gama 91) | 4.559.413  | 2.494 | 192 | 231 | 8,9   | 12,0  | 443,5 | 259.153 | 93.314  | Serie   | Serie  | Serie   | Serie   | Serie   |
| 325i X 2p              | 4.789.750  | 2.494 | 171 | 210 | 9,0   | 11,7  | 432,5 | 175.000 | 93.314  | Serie   | Serie  | Serie   | Serie   | 240.227 |
| 325i X 4p              | 4.954.751  | 2.494 | 171 | 210 | 9,0   | 11,7  | 432,5 | 175.000 | 93.314  | Serie   | Serie  | Serie   | Serie   | 240.227 |
| 325i Cabrio            | 5.219.751  | 2.494 | 171 | 214 | 9,0   | 11,5  | 432,5 | 175.000 | 70.755  | Serie   | Serie  | Serie   | Serie   | Serie   |
| 325i Touring           | 4.984.413  | 2.494 | 171 | 221 | 8,8   | 11,5  | 432,5 | 175.000 | 93.314  | Serie   | Serie  | Serie   | Serie   | Serie   |
| 325i X Touring         | 5.944.414  | 2.494 | 171 | 221 | 9,7   | 11,7  | 432,5 | 175.000 | 93.314  | Serie   | Serie  | Serie   | Serie   | 54.098  |
| M3                     | 6.997.602  | 2.302 | 200 | 234 | 6,7   | 10,6  | 434,5 | 175.000 | 93.314  | Serie   | Serie  | Serie   | Serie   | Serie   |
| M3 Cabrio              | 9.847.603  | 2.302 | 200 | 234 | 7,3   | 10,6  | 434,5 |         | 93.314  | Serie   | Serie  | Serie   | Serie   | Serie   |
| M3 Sport Evolution     | 8.447.602  | 2.467 | 238 | 248 | 6,5   | 10,1  | 434,5 |         | Serie   | Serie   | Serie  | Serie   | Serie   | Serie   |
| Z1                     | 8.544.413  | 2.494 | 171 | 239 | 7,9   | 10,4  | 392,7 |         | Serie   | Serie   | Serie  | Serie   | Serie   | Serie   |
| 325 TD (gama 91)       | 3.773.107  | 2.498 | 115 | 198 | 12,0  | 7,5   | 443,5 | 259.153 | 93.314  | Serie   | Serie  | Serie   | Serie   | 154.328 |
| 325 TD Aut. (gama 91)  | 4.048.107  | 2.498 | 115 | 194 | 12,8  | 7,8   | 443,5 | 259.153 | 93.314  | Serie   | Serie  | Serie   | Serie   | 154.328 |
| 324 TD Touring         | 4.462.507  | 2.443 | 115 | 187 | 12,3  | 7,0   | 432,5 | 175.000 | 93.314  | Serie   | Serie  | Serie   | 175.000 | Serie   |
| 520i                   | 4.144.413  | 1.990 | 150 | 211 | 10,6  | 9,8   | 472,0 | Serie   | 118.608 | Serie   | Serie  | Serie   | 168.000 | 210.011 |
| 525i                   | 5.197.602  | 2.494 | 192 | 225 | 8,6   | 9,0   | 472,0 | Serie   | 118.608 | Serie   | Serie  | Serie   | Serie   | 169.780 |
| 535i                   | 6.156.413  | 3.430 | 211 | 235 | 7,7   | 14,5  | 472,0 | Serie   | 118.608 | Serie   | Serie  | Serie   | Serie   | Serie   |
| M-5                    | 9.847.929  | 3.535 | 315 | 250 | 6,3   | 10,8  | 472,0 | Serie   | Serie   | Serie   | Serie  | Serie   | Serie   | Serie   |
| 525 TDS                | 4.616.108  | 2.498 | 143 | 207 | 11,0  | 7,7   | 472,0 | Serie   | Serie   | Serie   | Serie  | Serie   | Serie   | 258.238 |
| 525 TDS Aut.           | 4.928.107  | 2.498 | 143 | 205 | 11,6  | 8,1   | 472,0 | Serie   | Serie   | Serie   | Serie  | Serie   | Serie   | 258.238 |
| 730i                   | 6.277.602  | 2.986 | 197 | 225 | 9,3   | 15,0  | 491,0 | Serie   | Serie   | Serie   | Serie  | Serie   | Serie   | 212.094 |
| 735i                   | 7.942.603  | 3.420 | 220 | 236 | 8,3   | 15,0  | 491,0 | Serie   | Serie   | Serie   | Serie  | Serie   | Serie   | Serie   |
| 735 IL                 | 8.347.602  | 3.420 | 220 | 236 | 8,3   | 15,0  | 502,5 | Serie   | Serie   | Serie   | Serie  | Serie   | Serie   | Serie   |
| 750i A                 | 10.537.929 | 4.988 | 300 | 240 | 7,4   | 15,0  | 491,0 | Serie   | Serie   | Serie   | Serie  | Serie   | Serie   | Serie   |
| 750i AL                | 12.397.929 | 4.988 | 300 | 250 | 7,4   | 15,0  | 502,5 | Serie   | Serie   | Serie   | Serie  | Serie   | Serie   | Serie   |
| 850i                   | 12.547.929 | 4.988 | 300 | 250 | 6,8   | 15,5  | 478,0 | Serie   | Serie   | Serie   | Serie  | Serie   | Serie   | Serie   |

## CITROËN

| MODELO                  | PVP       | CC    | CV  | VM  | 0/100 | L/100 | Long. | AA      | Pintura | Eleva. | Cierre | Direc. | ABS     | Llantas |
|-------------------------|-----------|-------|-----|-----|-------|-------|-------|---------|---------|--------|--------|--------|---------|---------|
| AX 3p 11 TE 4V          | 1.109.937 | 1.124 | 55  | 156 | 13,2  | 6,2   | 352,5 |         | 18.953  |        |        |        |         |         |
| AX 3p 11 TE 5V          | 1.140.357 | 1.124 | 55  | 158 | 12,9  | 6,3   | 352,5 | 162.224 | 18.953  |        |        |        |         |         |
| AX 3p 11 TRE 5V         | 1.201.196 | 1.124 | 55  | 158 | 12,9  | 6,3   | 352,5 | 162.224 | 18.953  | 14.805 | 14.805 |        |         | 47.380  |
| AX 3p 14 TGS            | 1.282.317 | 1.360 | 75  | 175 | 10,8  | 6,8   | 352,5 | 162.224 | 18.953  | 14.805 | 14.805 |        |         | 47.380  |
| AX 3p 14 TZX            | 1.343.158 | 1.360 | 75  | 175 | 10,8  | 6,8   | 352,5 | 162.224 | 18.953  | Serie  | Serie  |        |         | 47.380  |
| AX 3p GT                | 1.467.557 | 1.360 | 85  | 177 | 9,3   | 7,3   | 351,7 | 162.224 | 18.953  | 14.805 | 14.805 |        |         | 47.380  |
| AX 3p GTI               | 1.710.915 | 1.360 | 100 | 190 | 8,7   | 7,5   | 351,7 | 162.224 | Serie   | Serie  | Serie  |        | 162.240 | Serie   |
| AX 5p 11 TE 4V          | 1.175.848 | 1.124 | 55  | 156 | 13,2  | 6,2   | 352,5 |         | 18.953  |        |        |        |         |         |
| AX 5p 11 TE 5V          | 1.206.266 | 1.124 | 55  | 158 | 13,2  | 6,3   | 352,5 | 162.224 | 18.953  |        |        |        |         |         |
| AX 5p 11 TRE 5V         | 1.267.107 | 1.124 | 55  | 158 | 12,9  | 6,3   | 352,5 | 162.224 | 18.953  | 14.805 | 14.805 |        |         | 47.380  |
| AX 5p 14 TGS            | 1.348.228 | 1.360 | 75  | 175 | 10,8  | 6,8   | 352,5 | 162.224 | 18.953  | 14.805 | 14.805 |        |         | 47.380  |
| AX 5p 14 TZX            | 1.409.067 | 1.360 | 75  | 175 | 10,8  | 6,8   | 352,5 | 162.224 | 18.953  | Serie  | Serie  |        |         | 47.380  |
| AX 5p GT                | 1.533.465 | 1.360 | 85  | 177 | 9,3   | 7,3   | 351,7 | 162.224 | 18.953  | 14.805 | 14.805 |        |         | 47.380  |
| AX 3p 14 TD             | 1.308.315 | 1.360 | 53  | 155 | 16,5  | 4,7   | 352,5 |         | 18.953  |        |        |        |         |         |
| AX 3p 14 TRD            | 1.375.239 | 1.360 | 53  | 155 | 16,5  | 4,7   | 352,5 |         | 18.953  | 14.805 | 14.805 |        |         | 47.380  |
| AX 5p 14 TD             | 1.374.223 | 1.360 | 53  | 155 | 16,5  | 4,7   | 352,5 |         | 18.953  |        |        |        |         |         |
| AX 5p 14 TRD            | 1.447.280 | 1.360 | 53  | 155 | 16,5  | 4,7   | 352,5 |         | 18.953  | 14.805 | 14.805 |        |         | 47.380  |
| ZX 5p 1.4 Reflex        | 1.613.769 | 1.360 | 75  | 172 | 13,7  | 6,8   | 407,1 | 148.919 | 31.212  |        |        |        |         |         |
| ZX 5p 1.4 Avantage      | 1.685.189 | 1.360 | 75  | 172 | 13,7  | 6,8   | 407,1 | 148.919 | 31.212  | 20.400 | 20.400 |        |         | 66.299  |
| ZX 5p 1.4 Aura          | 1.753.569 | 1.360 | 75  | 172 | 13,7  | 6,8   | 407,1 | 148.919 | 31.212  | Serie  | Serie  | 71.401 |         | 66.299  |
| ZX 5p 1.6i Reflex       | 1.718.488 | 1.580 | 90  | 181 | 13,5  | 7,9   | 407,1 | 148.919 | 31.212  |        |        |        |         |         |
| ZX 5p 1.6i Avantage     | 1.756.569 | 1.580 | 90  | 181 | 13,5  | 7,9   | 407,1 | 148.919 | 31.212  | 20.400 | 20.400 |        |         | 66.299  |
| ZX 5p 1.6i Aura         | 1.912.289 | 1.580 | 90  | 181 | 13,5  | 7,9   | 407,1 | 148.919 | 31.212  | Serie  | Serie  | 71.401 |         | 66.299  |
| ZX 5p 1.8i Volcane      | 2.229.581 | 1.905 | 130 | 201 | 8,3   | 8,6   | 407,1 | 148.919 | 31.212  | Serie  | Serie  | Serie  | 189.721 | Serie   |
| ZX 5p 1.9 D Reflex      | 1.767.189 | 1.905 | 71  | 167 | 16,1  | 5,9   | 407,1 | 148.919 | 31.212  |        |        |        |         |         |
| ZX 5p 1.9 D Avantage    | 1.842.189 | 1.905 | 71  | 167 | 16,1  | 5,9   | 407,1 | 148.919 | 31.212  | 20.400 | 20.400 |        |         |         |
| BX 14 TE                | 1.572.608 | 1.360 | 72  | 161 | 13,1  | 8,1   | 424,0 |         | 41.714  |        |        |        |         |         |
| BX 14 TGE               | 1.671.548 | 1.360 | 72  | 161 | 13,1  | 8,1   | 424,0 |         | 41.714  | Serie  | Serie  |        |         |         |
| BX 14 TGE Prestige      | 1.680.729 | 1.360 | 72  | 161 | 13,1  | 8,1   | 424,0 |         | 41.714  | Serie  | Serie  |        |         |         |
| BX 16 TS                | 1.709.967 | 1.580 | 94  | 171 | 12,7  | 8,0   | 424,0 | 166.033 | 41.714  |        |        |        |         |         |
| BX 16 TGS               | 1.842.568 | 1.580 | 94  | 171 | 12,7  | 8,0   | 424,0 | 166.033 | 41.714  | Serie  | Serie  |        |         |         |
| BX 16 TGS Prestige      | 1.940.387 | 1.580 | 94  | 171 | 12,7  | 8,0   | 424,0 | 166.033 | 41.714  | Serie  | Serie  |        |         |         |
| BX 19 TGS               | 1.975.519 | 1.905 | 107 | 191 | 10,7  | 8,0   | 424,0 | 166.033 | 41.714  | Serie  | Serie  |        |         |         |
| BX 19 TGS Prestige      | 2.059.473 | 1.905 | 107 | 191 | 10,7  | 8,0   | 424,0 | 166.033 | 41.714  | Serie  | Serie  | Serie  | 217.504 | 67.408  |
| BX 19 TZS Athena        | 2.093.840 | 1.905 | 107 | 191 | 10,7  | 8,0   | 424,0 | 166.033 | 41.714  | Serie  | Serie  | Serie  | 217.504 | 67.408  |
| BX 19 GTI               | 2.291.454 | 1.905 | 125 | 193 | 9,8   | 9,7   | 424,0 | 166.033 | 41.714  | Serie  | Serie  | Serie  | 217.504 | 67.408  |
| BX GTI 16V Prestige     | 3.154.536 | 1.905 | 160 | 215 | 8,6   | 9,9   | 424,0 | Serie   | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | Serie   |
| BX 19 TGS Break         | 2.460.661 | 1.905 | 107 | 191 | 10,4  | 8,0   | 424,0 | 188.214 | 63.188  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | Serie   |
| BX TD                   | 1.859.478 | 1.796 | 60  | 155 | 17,2  | 6,8   | 424,0 |         | 41.714  | 24.110 | 24.110 | 87.429 |         |         |
| BX 19 TD                | 2.016.317 | 1.905 | 71  | 157 | 13,8  | 7,2   | 424,0 | 166.033 | 41.714  | 24.110 | 24.110 | 87.429 |         |         |
| BX 19 TGD               | 2.248.525 | 1.905 | 71  | 157 | 13,8  | 7,2   | 424,0 | 166.033 | 41.714  | Serie  | Serie  | Serie  | 217.504 | 67.408  |
| BX TGD Turbo            | 2.661.823 | 1.796 | 90  | 182 | 12,0  | 7,7   | 424,0 | Serie   | 41.714  | Serie  | Serie  | Serie  | 217.504 | 67.408  |
| BX 19 TGD Break         | 2.395.085 | 1.905 | 65  | 151 | 17,0  | 7,2   | 424,0 | 188.214 | 63.188  |        |        |        |         |         |
| XM 2.0i Luxe            | 3.255.260 | 1.998 | 130 | 205 | 11,5  | 8,5   | 470,8 | Serie   | 47.947  | Serie  | Serie  | Serie  | 206.000 | 68.495  |
| XM 2.0i Luxe Aut.       | 3.515.541 | 1.998 | 130 | 202 | 14,4  | 8,1   | 470,8 | Serie   | 47.947  | Serie  | Serie  | Serie  | 206.000 | 68.495  |
| XM 2.0i Grand Luxe      | 3.981.411 | 1.998 | 130 | 202 | 11,5  | 8,6   | 470,8 | Serie   | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | Serie   |
| XM 2.0i Grand Luxe Aut. | 4.241.692 | 1.998 | 130 | 206 | 14,4  | 8,6   | 470,8 | Serie   | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | Serie   |
| XM V6i                  | 4.931.071 | 2.849 | 170 | 222 | 9,7   | 13,9  | 470,8 | Serie   | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | Serie   |
| XM V6i Aut.             | 5.194.542 | 2.849 | 170 | 220 | 10,9  | 13,9  | 470,8 | Serie   | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | Serie   |
| XM V6i 24V              | 5.879.799 | 2.975 | 200 | 235 | 8,6   | 11,4  | 470,8 | Serie   | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | Serie   |
| XM Diesel Luxe          | 3.400.473 | 2.138 | 83  | 171 | 17,6  | 7,7   | 470,8 | Serie   | 47.947  | Serie  | Serie  | Serie  | 206.000 | 68.495  |
| XM TD Grand Luxe        | 4.299.616 | 2.088 | 110 | 192 | 12,4  | 8,0   | 470,8 | Serie   | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | 206.000 | Serie   |

## DAIHATSU

| MODELO                | PVP       | CC    | CV  | VM  | 0/100 | L/100 | Long. | AA      | Pintura | Eleva. | Cierre | Direc.  | ABS | Llantas |
|-----------------------|-----------|-------|-----|-----|-------|-------|-------|---------|---------|--------|--------|---------|-----|---------|
| Appulse 1.6 IX 16V 5p | 2.286.952 | 1.589 | 105 | 185 | 9,8   | 8,5   | 426,0 | 200.000 | 24.000  | Serie  | Serie  | Serie</ |     |         |



FIAT

OFERTAS

Panda antiguo: Hasta 60.000 pesetas de descuento final. Uno Turbo ie: Se realiza un descuento de hasta 150.000 pesetas. Resto de la gama Uno: Se realiza un descuento de hasta 100.000 pesetas.

Tipo 1.600: Descuento final de 200.000 pesetas. Resto de la gama Tipo (excluida la versión 2.0): Descuento final hasta de 100.000 pesetas. Tempra 1.8 y TD: Nueva versión Hot Line que con el mismo equipamiento y precio incorpora un teléfono.

Tempra 1.4 y 1.4 SX: Descuento final hasta de 100.000 pesetas. Financiación: Fiat ofrece además una financiación especial sin intereses de hasta un millón de pesetas en financiaciones a un año.

Table with 15 columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include models like Escort Ghia 1.8 D 5p, Orion Class 1.6, Sierra XR4 2.0i 3p, etc.

HONDA

Table with 15 columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Honda Civic, Concerto 1.6i 16V 4p, Accord 2.0i 16V, etc.

IATO

Table with 15 columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Row: Iato Turbodiesel Intercooler.

INNOCENTI

Table with 15 columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include 990 SE, 990 SL, 990 MSE Aut., etc.

ISUZU

Table with 15 columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows: Trooper LS 2.8 TD 3p, Trooper LS 2.8 TD 5p.

JAGUAR

Table with 15 columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include XJ6 3.2, Sovereign 3.2, Sovereign 4.0, etc.

LADA

Table with 15 columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Row: Samara 1.3 3p.

Table with 15 columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Samara 1.3 5p, Samara 1.5 3p, Samara 1.5 5p, Niva 1.6.

LANCIA

Table with 15 columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Y-10 Fire, Y-10 Mia, Y-10 1.1 LX, etc.

LAND ROVER

Table with 15 columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Defender 90 TDI 3p, Defender 110 TDI 3p, Defender 110 TD 5p, etc.

LOTUS

Table with 15 columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Esprit Turbo, Esprit Turbo SE, Elan SE.

MAHINDRA

Table with 15 columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Mahindra CJ 340, Mahindra CJ 540.

MASERATI

Table with 15 columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include 222, 222 SE, 222 SR, 228, 420, 422, 430, Spider E, Karif, Shamal.

MAZDA

Table with 15 columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include 323 F, 323 GT, MX-3 1.8 24V, MX-5, MX-5 LSD, 626 2.0i 16V, 626 4WS, 626 Coupé, Coupé 4WS, 626 Hatch Back, 626 Hatch Back 4WS, RX-7, RX-7 Turbo, RX-7 Cabrio, 929 3.0i.

MERCEDES BENZ

Table with 15 columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include 190 E 1.8, 190 E 2.0, 190 E 2.3, 190 E 2.6.

FORD

OFERTAS

Fiesta Plus 1.3: Hasta 40.000 pesetas de descuento final. Escort y Orion (1.6 CLX): El Escort y el Orion 1.6 CLX se comercializan durante este mes al precio de los Escort y los Orion con motor de 1,3 litros. Por lo tanto, se realiza un descuento de 126.000 pesetas.

Sierra 2.0i CLX: Aire acondicionado + ABS + 125 CV, desde 2.490.000 pesetas, IVA y transporte incluidos.



NOVEDADES

Esta semana incluimos los nuevos precios de toda la gama Fiat. Tan sólo los Fiat Tipo mantienen el mismo precio que tenían. Se incorporan también a nuestra lista dos nuevas versiones especiales del Uno: el Fiat Uno 45 Mode de tres puertas y el Fiat Uno DS Mode de cinco puertas.



**LADA**

**OFERTAS**

**Samara:**

Crediliada financia a lo largo de este mes de noviembre cualquier Lada desde **17.500** pesetas al mes.



**LAND ROVER**

Rover ha aplicado una ligera subida en sus vehículos de todo terreno. Los Defender no se han visto afectados, ya que mantienen el mismo precio.

Además, están ya disponibles en todos los concesionarios las nuevas carrocerías pick-up de estos modelos.

También está a la venta la novedosa versión V8 del Discovery.

| MODELO                | PVP        | CC    | CV  | VM  | 0/100 | L/100 | Long. | AA      | Pintura | Eleva. | Cierre | Direc. | ABS     | Llantas |
|-----------------------|------------|-------|-----|-----|-------|-------|-------|---------|---------|--------|--------|--------|---------|---------|
| 190 E 2.5 16V         | 7.086.014  | 2.498 | 195 | 235 | 7,7   | 10,8  | 444,8 | 330.000 | Serie   | 78.000 | Serie  | Serie  | Serie   | Serie   |
| 190 D                 | 3.402.200  | 1.997 | 75  | 164 | 17,9  | 7,3   | 444,8 | 330.000 | 133.798 | 78.000 | 49.100 | Serie  | 122.200 | 128.345 |
| 190 D 2.5             | 3.998.920  | 2.497 | 94  | 177 | 15,1  | 8,4   | 444,8 | 330.000 | 133.798 | 78.000 | Serie  | Serie  | Serie   | 128.345 |
| 190 D 2.5 Turbo       | 4.475.514  | 2.495 | 126 | 192 | 11,5  | 8,0   | 444,8 | 330.000 | 133.798 | 78.000 | Serie  | Serie  | Serie   | 128.345 |
| 200 E                 | 4.587.054  | 1.996 | 118 | 195 | 12,0  | 9,5   | 474,0 | Serie   | 153.881 | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | 182.609 |
| 230 E                 | 4.748.866  | 2.298 | 136 | 202 | 11,2  | 9,8   | 474,0 | Serie   | 153.881 | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | 182.609 |
| 260 E                 | 5.547.054  | 2.597 | 160 | 209 | 9,8   | 11,9  | 474,0 | Serie   | 153.881 | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | 182.609 |
| 260 E 4 Matic.        | 7.133.054  | 2.597 | 160 | 218 | 10,7  | 10,1  | 474,0 | Serie   | 153.881 | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | 182.609 |
| 300 E                 | 5.987.054  | 2.960 | 188 | 228 | 8,8   | 11,2  | 474,0 | Serie   | 153.881 | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | 182.609 |
| 300 E 4 Matic.        | 7.537.054  | 2.960 | 188 | 220 | 9,1   | 11,2  | 474,0 | Serie   | 153.881 | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | 182.609 |
| 300 E 24V             | 6.687.054  | 2.960 | 231 | 240 | 8,0   | 13,1  | 470,0 | Serie   | 153.881 | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | Serie   |
| 500 E                 | 13.535.380 | 4.973 | 326 | 250 | 6,1   | 14,9  | 475,0 | Serie   | 153.881 | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | Serie   |
| 230 CE                | 6.053.865  | 2.298 | 136 | 200 | 11,4  | 10,3  | 465,5 | Serie   | 153.881 | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | 182.609 |
| 300 CE                | 7.137.054  | 2.960 | 188 | 228 | 8,8   | 12,1  | 465,5 | Serie   | 153.881 | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | 182.609 |
| 300 CE 24V            | 8.037.055  | 2.960 | 231 | 240 | 8,0   | 13,1  | 465,5 | Serie   | 153.881 | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | Serie   |
| 200 TE                | 5.183.554  | 1.996 | 118 | 195 | 13,9  | 9,8   | 476,5 | Serie   | 153.881 | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | 182.609 |
| 230 TE                | 5.362.053  | 2.298 | 136 | 203 | 11,4  | 9,8   | 476,0 | Serie   | 153.881 | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | 182.609 |
| 300 TE                | 6.577.054  | 2.960 | 188 | 228 | 9,0   | 11,2  | 476,0 | Serie   | 153.881 | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | 182.609 |
| 300 TE 4 Matic.       | 8.141.154  | 2.960 | 188 | 207 | 8,1   | 11,2  | 476,5 | Serie   | 153.881 | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | 182.609 |
| 300 TE 24V            | 7.283.554  | 2.960 | 231 | 240 | 8,4   | 13,1  | 465,5 | Serie   | 153.881 | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | Serie   |
| 200 TD                | 4.380.051  | 1.997 | 75  | 160 | 16,5  | 7,6   | 474,0 | Serie   | 153.881 | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | 182.609 |
| 250 D                 | 4.782.771  | 2.497 | 94  | 176 | 16,5  | 7,7   | 474,0 | Serie   | 153.881 | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | 182.609 |
| 250 D Turbo           | 5.537.054  | 2.497 | 126 | 195 | 12,3  | 7,7   | 474,0 | Serie   | 153.881 | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | 182.609 |
| 300 D                 | 5.185.958  | 2.996 | 113 | 190 | 13,7  | 8,6   | 474,0 | Serie   | 153.881 | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | 182.609 |
| 300 D 4 Matic.        | 6.885.959  | 2.996 | 113 | 183 | 16,0  | 8,6   | 474,0 | Serie   | 153.881 | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | 182.609 |
| 300 D Turbo           | 5.822.054  | 2.996 | 147 | 202 | 10,9  | 8,6   | 474,0 | Serie   | 153.881 | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | 182.609 |
| 300 D Turbo 4 Matic.  | 7.615.054  | 2.996 | 147 | 196 | 12,8  | 9,6   | 476,5 | Serie   | 153.881 | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | 182.609 |
| 200 TD                | 5.042.740  | 1.997 | 75  | 160 | 21,7  | 7,6   | 476,5 | Serie   | 153.881 | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | 182.609 |
| 250 TD                | 5.420.459  | 2.497 | 94  | 176 | 16,5  | 7,7   | 476,5 | Serie   | 153.881 | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | 182.609 |
| 300 TD                | 6.866.054  | 2.996 | 147 | 196 | 10,9  | 9,6   | 476,5 | Serie   | 153.881 | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | 182.609 |
| 300 TD Turbo          | 8.145.555  | 2.996 | 147 | 196 | 12,8  | 9,6   | 476,5 | Serie   | 153.881 | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | 182.609 |
| 300 TD Turbo 4 Matic. | 8.873.554  | 3.199 | 231 | 230 | 8,9   | 14,5  | 511,3 | Serie   | 138.200 | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | 137.300 |
| 300 SE                | 9.228.554  | 3.199 | 231 | 230 | 8,9   | 14,5  | 521,3 | Serie   | 138.200 | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | 137.300 |
| 400 SE                | 10.625.880 | 4.196 | 286 | 250 | 7,6   | 14,2  | 511,3 | Serie   | 138.200 | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | 137.300 |
| 400 SEL               | 11.075.880 | 4.196 | 286 | 250 | 7,7   | 14,2  | 521,3 | Serie   | 138.200 | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | 137.300 |
| 500 SE                | 11.366.880 | 4.973 | 326 | 250 | 6,7   | 15,1  | 511,3 | Serie   | 138.200 | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | 137.300 |
| 500 SEL               | 11.957.879 | 4.973 | 326 | 250 | 6,7   | 15,1  | 521,3 | Serie   | 138.200 | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | 137.300 |
| 600 SE                | 17.697.380 | 5.987 | 408 | 250 | 6,0   | 17,3  | 511,3 | Serie   | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | Serie   |
| 600 SEL               | 18.383.865 | 5.987 | 408 | 250 | 6,0   | 17,3  | 521,3 | Serie   | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | Serie   |
| 420 SEC               | 11.033.280 | 4.196 | 231 | 219 | 8,3   | 13,2  | 493,5 | Serie   | 183.806 | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | 182.609 |
| 500 SEC               | 11.694.290 | 4.973 | 252 | 225 | 7,5   | 11,4  | 493,5 | Serie   | 183.806 | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | 182.609 |
| 560 SEC               | 15.200.645 | 5.547 | 279 | 250 | 7,2   | 15,1  | 493,5 | Serie   | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | Serie   |
| 306 SL                | 9.874.553  | 2.960 | 190 | 228 | 9,3   | 12,1  | 447,0 | 330.000 | 164.388 | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | Serie   |
| 300 SL 24V            | 10.925.954 | 2.960 | 231 | 240 | 8,4   | 13,1  | 447,0 | 330.000 | 164.388 | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | Serie   |
| 500 SL                | 13.760.880 | 4.973 | 326 | 250 | 6,2   | 14,2  | 447,0 | 330.000 | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | Serie   |
| 230 GE ST Corto       | 5.564.018  | 2.298 | 93  | 145 | 17,7  | 15,2  | 440,5 | Serie   | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | Serie   |
| 250 GD ST Corto       | 5.969.668  | 2.497 | 99  | 125 | 28,1  | 12,7  | 440,5 | Serie   | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | Serie   |
| 300 GE ST Corto       | 6.309.384  | 2.960 | 125 | 165 | 13,5  | 20,5  | 440,5 | Serie   | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | Serie   |
| 300 GD ST Corto       | 6.233.008  | 2.960 | 83  | 138 | 22,2  | 13,6  | 440,5 | Serie   | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | Serie   |
| 230 GE ST Largo       | 6.145.228  | 2.298 | 93  | 145 | 17,1  | 15,2  | 440,5 | Serie   | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | Serie   |
| 250 GD ST Largo       | 6.560.878  | 2.497 | 69  | 125 | 28,1  | 12,7  | 440,5 | Serie   | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | Serie   |

**MITSUBISHI**

|                       |           |       |     |     |      |      |       |         |       |       |       |       |       |       |
|-----------------------|-----------|-------|-----|-----|------|------|-------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Galant GTI 16V        | 3.276.994 | 1.997 | 145 | 204 | 8,8  | 9,8  | 454,0 | Serie   | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| Galant 2.0 GLS I Sp   | 2.476.334 | 1.997 | 111 | 190 | 10,6 | 8,5  | 454,0 | 159.600 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| Galant Dynamic 4 Sp   | 4.277.154 | 1.997 | 150 | 207 | 9,2  | 9,9  | 457,0 | Serie   | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| Montero TDI GL T. L.  | 3.181.508 | 2.477 | 105 | 140 | 17,6 | 14,5 | 398,5 | Serie   | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| Montero TDI GL Corto  | 3.069.508 | 2.477 | 105 | 140 | 17,6 | 14,5 | 398,5 | Serie   | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| Montero TDI GLS Corto | 3.683.268 | 2.477 | 105 | 140 | 17,6 | 14,5 | 398,5 | Serie   | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| Montero V6 GLS Corto  | 3.683.268 | 2.972 | 150 | 160 | 12,5 | 16,5 | 398,5 | Serie   | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| Montero TDI GLX Largo | 3.683.268 | 2.477 | 105 | 140 | 21,5 | 14,5 | 472,5 | Serie   | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| Montero V6 GLS Largo  | 5.066.608 | 2.972 | 150 | 160 | 14,0 | 16,5 | 472,5 | Serie   | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |

**MORGAN**

|                    |           |       |     |     |     |      |       |       |       |       |       |       |       |       |
|--------------------|-----------|-------|-----|-----|-----|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 4/4-1600 IE Cat 2A | 5.260.504 | 1.598 | 104 | 190 | 8,0 | 8,5  | 389,0 | Serie |
| 4/4-1600 IE Cat 4A | 5.515.914 | 1.598 | 104 | 190 | 8,0 | 8,5  | 389,0 | Serie |
| Plus 4 2.0 2A      | 6.428.544 | 1.996 | 140 | 195 | 7,5 | 10,0 | 396,0 | Serie |
| Plus 4 2.0 4A      | 6.524.636 | 1.996 | 140 | 195 | 7,5 | 10,0 | 396,0 | Serie |
| Plus 6 3.9 8F      | 7.948.224 | 3.947 | 191 | 210 | 5,6 | 11,8 | 396,0 | Serie |

**NISSAN**

|                          |           |       |     |     |      |      |       |         |        |       |       |       |       |       |
|--------------------------|-----------|-------|-----|-----|------|------|-------|---------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Sunny SLX 1.6 16V 3p.    | 2.050.828 | 1.597 | 95  | 180 | 10,4 | 7,5  | 397,5 | Serie   | 40.000 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| Sunny SLX 1.6 16V 4p.    | 2.126.829 | 1.597 | 95  | 180 | 10,4 | 7,5  | 421,0 | Serie   | 40.000 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| Sunny SLX 1.6 16V 5p.    | 2.120.829 | 1.597 | 95  | 180 | 10,4 | 7,5  | 414,5 | Serie   | 40.000 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| Sunny GTI 2.0 16V 3p.    | 2.786.924 | 1.998 | 143 | 210 | 8,2  | 9,5  | 397,5 | Serie   | 40.000 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| Sunny GTI 2.0 16V 4p.    | 2.861.924 | 1.998 | 143 | 210 | 8,2  | 9,5  | 414,5 | Serie   | 40.000 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| Primera 1.6 LX 16V 4p.   | 1.975.919 | 1.597 | 95  | 185 | 10,4 | 7,7  | 440,0 | Serie   | 40.000 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| Primera 1.6 SLX 16V 4p.  | 2.174.919 | 1.597 | 95  | 185 | 10,4 | 7,8  | 440,0 | Serie   | 40.000 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| Primera 2.0 SLX 16V 4p.  | 2.418.919 | 1.998 | 122 | 200 | 9,9  | 8,5  | 440,0 | 183.000 | 40.000 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| Primera 2.0 SLX Aut. 4p. | 2.805.918 | 1.998 | 122 | 200 | 10,3 | 9,0  | 440,0 | Serie   | 40.000 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| Primera 2.0 GT 16V 4p.   | 3.504.013 | 1.998 | 150 | 220 | 8,4  | 8,9  | 440,0 | Serie   | 40.000 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| Primera 1.6 SLX 16V 5p.  | 2.362.918 | 1.597 | 95  | 185 | 10,4 | 7,8  | 450,0 | Serie   | 40.000 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| Primera 2.0 SLX 16V 5p.  | 2.689.013 | 1.998 | 122 | 200 | 9,9  | 8,5  | 450,0 | Serie   | 40.000 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| Primera 2.0 D LX 4p.     | 2.393.919 | 1.974 | 75  | 160 | 17,5 | 6,1  | 440,0 | Serie   | 40.000 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| Maxima 3.0 Aut.          | 4.686.924 | 2.960 | 170 | 210 | 8,7  | 11,0 | 476,5 | Serie   | Serie  | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| 100 NX                   | 3.336.923 | 1.998 | 143 | 210 | 8,2  | 9,5  | 413,5 | Serie   | Serie  | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| 200 SX Turbo             | 4.290.914 | 1.809 | 171 | 227 | 7,5  | 10,5 | 453,5 | Serie   | Serie  | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| 300 ZX Turbo             | 8.086.914 | 2.960 | 283 | 250 | 6,0  | 13,5 | 460,5 | Serie   | Serie  | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |

| MODELO                 | PVP       | CC    | CV | VM  | 0/100 | L/100 | Long. | AA    | Pintura | Eleva. | Cierre | Direc. | ABS   | Llantas |
|------------------------|-----------|-------|----|-----|-------|-------|-------|-------|---------|--------|--------|--------|-------|---------|
| Prairie SLX 2.0        | 3.189.819 | 1.974 | 99 | 170 | ---   | 9,6   | 436,0 | Serie | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | Serie   |
| Patrol Corto 4 Cil. D  | 2.457.519 | 2.820 | 84 | 133 | 29,7  | 11,1  | 410,5 | -     | 35.000  | -      | -      | Serie  | -     | Serie   |
| Patrol Corto 4 Cil. TD | 2.642.519 | 2.820 | 95 |     |       |       |       |       |         |        |        |        |       |         |



NISSAN

Nissan incorpora al mercado nacional cinco versiones nuevas de su modelo Patrol. Se trata de modelos muy específicos que están encaminados a satisfacer las necesidades de un público que demanda vehículos personalizados. Las nuevas versiones reciben el nombre de Dakar II (versión deportiva con mecánicas de gasolina y turbodiésel, con seis cilindros y hasta 136 caballos), Forest (con carrocería pick-up, color verde exclusivo, barra antivuelco y faros antiniebla), Canarias (de aspecto juvenil y convertible, ideal para hacer turismo y excursiones), Polaris (indicado para realizar deportes de invierno, con faros antiniebla, baca portaesquíes, protección delantera y un completo equipamiento interior) y Top Green (una versión limitada a 300 unidades, con un completo equipamiento, tapicería de lujo, pintura metalizada y detalles exclusivos).

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cieme, Direc., ABS, Llantas. Includes PANTHER and Peugeot Kallista.

PEUGEOT

Main Peugeot table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cieme, Direc., ABS, Llantas. Lists models like 106, 205, 309, 405, 505, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 620, 621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 630, 631, 632, 633, 634, 635, 636, 637, 638, 639, 640, 641, 642, 643, 644, 645, 646, 647, 648, 649, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 662, 663, 664, 665, 666, 667, 668, 669, 670, 671, 672, 673, 674, 675, 676, 677, 678, 679, 680, 681, 682, 683, 684, 685, 686, 687, 688, 689, 690, 691, 692, 693, 694, 695, 696, 697, 698, 699, 700.

POLONEZ

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cieme, Direc., ABS, Llantas. Includes Polonez 1500.

PORSCHE

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cieme, Direc., ABS, Llantas. Includes 968, 968 Tiptronic.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cieme, Direc., ABS, Llantas. Lists models like 968 Cabrio, 911 Carrera 2 Coupé, 911 Carrera 2 Tiptronic, 911 Carrera 2 Targa, 911 Carrera 2 Cabrio, 911 Car. 2 Turboload Cabrio, 911 Carrera 4 Coupé, 911 Carrera 4 Targa, 911 Carrera 4 Cabrio, 911 Carrera RS, 911 Carrera RS Touring, 911 Turbo Coupé, 928 GTS, 928 GTS Automático.

RENAULT

Main Renault table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cieme, Direc., ABS, Llantas. Lists models like R-4 GTL, R-5 Flvo 3p, R-5 Flvo 5p, Clio RL 1.1 3p, Clio RL 1.2 3p, Clio RN 1.2 3p, Clio RT 1.2 3p, Clio RT 1.4 3p, Clio RT 1.4 3p Cat., Clio Baccara 1.4 Aut 3p, Clio 1.7 S 3p, Clio RT 1.7 3p, Clio Baccara 1.7 3p, Clio 16V 3p, Clio RL 1.1 5p, Clio RL 1.2 5p, Clio RN 1.2 5p, Clio RT 1.2 5p, Clio RT 1.4 5p, Clio RT 1.4 5p Cat., Clio RT 1.4 Aut. 5p, Clio 1.7 S 5p, Clio RT 1.7 5p, Clio RL 1.9 D 3p, Clio RN 1.9 D 3p, Clio RN 1.9 D 5p, Clio RT 1.9 D 5p, R-19 TS 3p, R-19 TS Driver 3p, R-19 TSE 3p, R-19 TXI Dynamic 3p, R-19 16V 3p, R-19 TS 5p, R-19 TS Driver 5p, R-19 GTS 5p, R-19 TSE 5p, R-19 TXE Injcc. 5p, R-19 TXE Cat. 5p, R-19 TXI 5p, R-19 16V 5p, R-19 TD 5p, R-19 GTD 5p, R-19 TDE 5p, R-19 Turbo DX 5p, R-19 Chamado TS, R-19 Chama. TS Driver, R-19 Chamado GTS, R-19 Chamado TSE, R-19 Chamado TXE Injcc., R-19 Chamado TXE Cat., R-19 Chamado TXI, R-19 Chamado 16V, R-19 Chamado TDE, R-19 Chamado TD, R-19 Chamado Turbo DX, R-21 TS 4p y 5p, R-21 GTS Manager 4 y 5p, R-21 GTX 4p y 5p, R-21 TXE 4p y 5p, R-21 TXE Aut. 4p y 5p, R-21 TXE Cat. 4p y 5p, R-21 GTI 12V 4p y 5p, R-21 TXI 4p y 5p, R-21 TXI Quadra 4p y 5p, R-21 Baccara, R-21 2L Turbo, R-21 2L Turbo Quadra, R-21 GTD Manager 4p y 5p, R-21 TD 4 y 5p, R-21 TDX 4p y 5p, R-21 Nevada GTS, R-21 Nevada TXE, R-21 Nevada GTD, R-21 Nevada TD, R-21 Nevada TDX, R-25 TX.



LATO

Una nueva marca aparece en nuestra guía de precios. Se trata de lato y su modelo 4X4 Diésel Turbo Intercooler. Este vehículo de origen italiano viene a nuestro país importado por la empresa Imcasey S.A. Por el momento sólo se comercializará el modelo con motorización turbodiésel de origen Fiat, que desarrolla 86 caballos de potencia. El lato 4X4 TD tiene una carrocería de diseño atractivo y un equipamiento muy completo. La garantía que ofrece el importador en estos coches es de un año o 70.000 kilómetros en piezas y mano de obra y cinco años de garantía anticorrosión.

CORREAS GATES

Para evitar los costosos gastos de reparación de las correas de transmisión, Gates ofrece el Kit de recambios PowerGrip, que supone una solución perfecta con las ventajas de seguridad, tiempo y reducción de costes.



OPEL

OFERTAS
Corsa Swing y City:
100.000 pesetas de
descuento final.

Vectra:
Hasta 125.000
pesetas de descuento.
Omega:
Se realiza un
descuento de hasta
150.000 pesetas o se
incluye en el
equipamiento un
teléfono gratis.



PEUGEOT

OFERTAS
205:
Financiación especial:
desde 9.000 pesetas
al mes durante el
primer año. (T.A.E.
16,53%)
309:
Financiación especial:
desde 12.500 pesetas
al mes durante el
primer año. (T.A.E.
16,53%)
405:
Financiación especial:
desde 15.900 pesetas
al mes durante el
primer año. (T.A.E.
16,53%)

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Includes models like R-25 TXI, R-25 V6i, etc.

ROLLS ROYCE/BENTLEY

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Includes models like RR Silver Spirit, RR Silver Spur, etc.

ROVER

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Includes models like Mini After Eight, Rover 111 L 3p, etc.

SAAB

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Includes models like 900i 16V 3p, 900i 16V 5p, etc.

SANTANA

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Includes models like 2.5 D Corto Techo duro, 2.500 D Corto, etc.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Includes models like Marbella Black, Green, Blue, Marbella Special, etc.

SEAT

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Includes models like Ibiza Special 0.9 3p, Ibiza CLX 1.2 3p, etc.

SKODA

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Includes models like 136 LS Favorit, 136 L Favorit, etc.

SUBARU

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Includes models like Legacy 1.8 GL 16V, Legacy 1.8 GL 16V SW, etc.

SUZUKI

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Includes models like Swift GTI, Swift 1.3 GL, Swift Sedan 1.6 GLX, etc.

TOYOTA

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Includes models like Corolla 1.6 Litrback, MR/2, etc.

RENAULT

OFERTAS

R-5:
80.000 pesetas de
descuento.
Clio:
80.000 pesetas de
sobretasación del
coche usado.
R-19 y R-21:
100.000 pesetas de
sobretasación del
coche usado.
R-25:
300.000 pesetas de
descuento dejando el
coche usado.



SUZUKI

Suzuki ha puesto a
la venta una nueva
versión limitada de
su todo terreno
más conocido. Se
trata del Samurai
Cup-1, un atractivo
4X4 con el motor
de gasolina de 45
caballos y un
equipamiento
personalizado que
incluye de serie
faros antiniebla,
defensas
delanteras, barra
antivuelco,
tapicería especial y
distintivos
deportivos.



**SEAT**

También los precios de Seat han experimentado alguna variación.

Los Seat Toledo han incrementado sus precios un 1,98 por ciento. Coincidiendo con la subida, la compañía ha repositionado la versión 1.8i 16V GT, incluyendo ahora el aire acondicionado y las llantas de aleación de 6J x 15 pulgadas como elementos de serie.

Además aparecen los precios de los nuevos Ibiza 1.7i Sport Line, que en versión de tres y cinco puertas configuran el tope de la gama Ibiza, con su motor de 105 caballos y sus prestaciones más deportivas.

**OFERTAS**

**Ibiza Inyección:** 140.000 pesetas de sobrevaloración del coche usado.

**Ibiza 1.5 CLX:** 120.000 pesetas de sobretasación de descuento.

**Toda la gama Ibiza:** En toda la gama Ibiza se incluye ahora gratis un equipo de sonido con Compact Disc.

Además, se realiza un descuento de hasta 80.000 pesetas en la mayor parte de los modelos.

**Málaga:** En todos los modelos se realiza un descuento del 20 por ciento.

**Terra:** 130.000 pesetas de sobrevaloración del coche usado

| MODELO              | PVP       | CC    | CV  | VM  | O/100 | L/100 | Long. | AA    | Pintura | Eleva. | Cierre | Direc. | ABS   | Llantas |
|---------------------|-----------|-------|-----|-----|-------|-------|-------|-------|---------|--------|--------|--------|-------|---------|
| Celica 2.0i 16V     | 4.186.614 | 1.988 | 160 | 210 | 8,4   | 9,8   | 436,0 | Serie | 44.027  | Sene   | Sene   | Sene   | Sene  | Sene    |
| Supra 3.0i          | 6.512.898 | 2.954 | 203 | 220 | 8,2   | 11,7  | 462,0 | Serie | 70.765  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | Serie   |
| Supra 3.0i Targa    | 6.826.289 | 2.954 | 203 | 220 | 8,2   | 11,2  | 462,0 | Serie | 70.756  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | Serie   |
| Land Cruiser 250 TD | 3.082.308 | 2.499 | 114 | 145 | 20,7  | 12,4  | 435,0 | -     | 40.936  | -      | -      | Serie  | -     | -       |
| Land Cruiser SW     | 6.171.437 | 3.956 | 145 | 160 | 17,4  | 13,0  | 397,5 | Serie | 65.750  | Serie  | Sene   | Serie  | -     | Sene    |

**UMM**

|               |           |       |     |     |      |      |       |         |        |   |   |   |   |        |
|---------------|-----------|-------|-----|-----|------|------|-------|---------|--------|---|---|---|---|--------|
| 100 DA Corto  | 2.242.319 | 2.498 | 76  | 121 | 24,9 | 12,5 | 413,0 | 22.6240 | 31.920 | - | - | - | - | 75.040 |
| 100 DTI Corto | 2.483.679 | 2.498 | 110 | 140 | 21,5 | 13,6 | 413,0 | 22.6240 | 31.920 | - | - | - | - | 75.040 |
| 100 DAS Corto | 2.125.279 | 2.498 | 76  | 121 | 24,9 | 12,5 | 413,0 | 22.6240 | 31.920 | - | - | - | - | 75.040 |
| 121 DA Largo  | 2.367.199 | 2.498 | 76  | 121 | 24,9 | 12,5 | 485,7 | 22.6240 | 31.920 | - | - | - | - | 75.040 |
| 121 DTI Largo | 2.697.999 | 2.498 | 110 | 140 | 21,5 | 13,6 | 485,7 | 22.6240 | 31.920 | - | - | - | - | 75.040 |

**VOLKSWAGEN**

|                         |           |       |     |     |      |      |       |         |        |        |        |         |         |         |
|-------------------------|-----------|-------|-----|-----|------|------|-------|---------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|
| Polo Fox 1.05 4V        | 1.114.689 | 1.043 | 45  | 145 | 20,5 | 7,1  | 372,5 | -       | 23.900 | -      | -      | -       | -       | -       |
| Polo Fox 1.05 5V        | 1.195.820 | 1.043 | 45  | 145 | 20,3 | 7,1  | 372,5 | -       | 23.900 | -      | -      | -       | -       | -       |
| Polo Fox D 1.4 5V       | 1.475.620 | 1.395 | 50  | 142 | 19,5 | 5,8  | 372,5 | -       | 23.900 | -      | -      | -       | -       | -       |
| Polo CL 1.05 5V         | 1.229.689 | 1.043 | 45  | 145 | 20,3 | 7,1  | 372,5 | -       | 23.900 | -      | -      | -       | -       | -       |
| Polo CL 1.3 5V          | 1.346.069 | 1.272 | 55  | 155 | 15,5 | 8,4  | 372,5 | -       | 23.900 | -      | -      | -       | -       | -       |
| Polo Coupé Fox 1.05 4V  | 1.114.689 | 1.043 | 45  | 145 | 20,5 | 7,1  | 372,5 | -       | 23.900 | -      | -      | -       | -       | -       |
| Polo Coupé Fox 1.05 5V  | 1.199.588 | 1.043 | 45  | 145 | 20,3 | 7,1  | 372,5 | -       | 23.900 | -      | -      | -       | -       | -       |
| Polo Coupé Fox D 1.4 5V | 1.479.689 | 1.395 | 50  | 141 | 19,5 | 5,8  | 372,5 | -       | 23.900 | -      | -      | -       | -       | -       |
| Polo Coupé CL 1.05 5V   | 1.239.689 | 1.043 | 45  | 145 | 20,3 | 7,1  | 372,5 | -       | 23.900 | -      | -      | -       | -       | -       |
| Polo Coupé GT 55 5V     | 1.361.069 | 1.272 | 55  | 155 | 15,5 | 7,4  | 372,5 | -       | 23.900 | -      | -      | -       | -       | -       |
| Polo Coupé GT Injection | 1.491.070 | 1.272 | 80  | 175 | 12,1 | 7,7  | 372,5 | -       | 23.900 | -      | -      | -       | -       | -       |
| Polo Coupé G-40         | 1.751.069 | 1.272 | 115 | 196 | 8,6  | 7,7  | 372,5 | -       | -      | -      | -      | -       | -       | Serie   |
| Polo Classic C 1.3 5V   | 1.291.203 | 1.272 | 55  | 155 | 15,5 | 7,4  | 397,5 | -       | 26.200 | -      | -      | -       | -       | -       |
| Polo Classic CL 1.3 5V  | 1.491.070 | 1.272 | 55  | 155 | 15,5 | 7,4  | 397,5 | -       | 26.200 | -      | -      | -       | -       | -       |
| Polo Classic CD 1.4 5V  | 1.444.689 | 1.395 | 50  | 141 | 19,5 | 5,8  | 397,5 | -       | 26.200 | -      | -      | -       | -       | -       |
| Golf CL 1.3 3p.         | 1.581.069 | 1.272 | 55  | 155 | 16,5 | 7,4  | 399,0 | 259.398 | 32.538 | 41.088 | 18.525 | 108.104 | 139.850 | -       |
| Golf Sprinter GT 75 3p. | 1.757.069 | 1.595 | 75  | 167 | 14,1 | 7,5  | 399,0 | 259.398 | 32.538 | 41.088 | 18.525 | 108.104 | 139.850 | -       |
| Golf Sprinter GT 90 3p. | 1.877.919 | 1.781 | 90  | 174 | 11,7 | 8,8  | 399,0 | 259.398 | 32.538 | 41.088 | 18.525 | 108.104 | 139.850 | -       |
| Golf Collection GT 3p   | 1.812.519 | 1.781 | 90  | 174 | 11,7 | 8,8  | 399,0 | 259.398 | 32.538 | Serie  | Serie  | 108.104 | 139.850 | -       |
| Golf CL 90 3 p. Aut.    | 2.050.918 | 1.781 | 90  | 174 | 13,7 | 9,2  | 399,0 | 259.398 | 32.538 | 41.088 | 18.525 | 108.104 | 139.850 | -       |
| Golf GTI 3p.            | 2.018.919 | 1.781 | 112 | 189 | 10,3 | 8,6  | 399,0 | 277.000 | 32.538 | 24.500 | 24.500 | 117.000 | 191.000 | -       |
| Golf GTI 3p. 16V        | 2.499.015 | 1.781 | 139 | 209 | 9,0  | 9,6  | 399,0 | 356.000 | 32.538 | Serie  | Serie  | 160.000 | 228.000 | -       |
| Golf GTI 3p. G-60       | 2.626.014 | 1.781 | 160 | 216 | 8,3  | 10,2 | 399,0 | 204.000 | 32.538 | Serie  | Serie  | Serie   | 204.000 | Serie   |
| Golf CL D 3p            | 1.846.069 | 1.588 | 54  | 148 | 18,7 | 6,7  | 399,0 | 259.398 | 32.538 | 27.500 | 27.500 | 108.104 | 139.850 | -       |
| Golf Sprinter GTD 3p    | 2.047.069 | 1.588 | 70  | 170 | 14,5 | 6,7  | 399,0 | 259.398 | 32.538 | 41.088 | 18.525 | Serie   | 139.850 | -       |
| Golf GTD 3p             | 2.312.919 | 1.588 | 80  | 173 | 13,2 | 6,9  | 399,0 | 259.398 | 32.538 | Serie  | Serie  | Serie   | 139.850 | -       |
| Golf Sp. Stream         | 1.663.129 | 1.272 | 55  | 152 | 16,5 | 7,4  | 399,0 | 259.398 | 32.538 | 41.088 | 18.525 | 108.104 | 139.850 | -       |
| Golf Sprinter GT 75 5p. | 1.839.069 | 1.595 | 75  | 167 | 14,1 | 7,5  | 399,0 | 259.398 | 32.538 | 41.088 | 18.525 | 108.104 | 139.850 | -       |
| Golf Sprinter GT 90 5p. | 1.959.919 | 1.781 | 90  | 174 | 11,7 | 8,8  | 399,0 | 259.398 | 32.538 | 41.088 | 18.525 | 108.104 | 139.850 | -       |
| Golf Collection GT 5p   | 1.887.519 | 1.781 | 90  | 174 | 11,7 | 8,8  | 399,0 | 259.398 | 32.538 | Serie  | Serie  | 108.104 | 139.850 | -       |
| Golf CL 90 Sp. Aut.     | 2.162.919 | 1.781 | 90  | 174 | 13,7 | 9,2  | 399,0 | 259.398 | 32.538 | 41.088 | 18.525 | 108.104 | 139.850 | -       |
| Golf GTI 5p.            | 2.100.918 | 1.781 | 112 | 189 | 10,3 | 8,6  | 399,0 | 326.000 | 32.538 | 42.500 | 42.500 | 166.000 | 276.000 | -       |
| Golf Collection GT I 5p | 2.142.518 | 1.781 | 112 | 189 | 10,3 | 8,6  | 399,0 | 326.000 | 32.538 | Serie  | Serie  | 166.000 | 276.000 | -       |
| Golf GTI 16V 5p.        | 2.611.015 | 1.781 | 139 | 209 | 9,0  | 9,6  | 399,0 | 326.000 | 32.538 | Serie  | Serie  | 160.000 | 228.000 | -       |
| Golf GTI G-60 5p.       | 2.734.014 | 1.781 | 160 | 215 | 8,3  | 10,2 | 399,0 | 204.000 | 32.538 | Serie  | Serie  | Serie   | 204.000 | Serie   |
| Golf CLD 5p.            | 1.928.069 | 1.588 | 54  | 148 | 18,7 | 6,7  | 399,0 | 259.398 | 32.538 | 43.500 | 43.500 | 108.104 | 139.850 | -       |
| Golf Sprinter GTD 5p.   | 2.130.069 | 1.588 | 70  | 170 | 14,5 | 6,7  | 399,0 | 259.398 | 32.538 | 41.088 | 18.525 | Serie   | 139.850 | -       |
| Golf Collection TD 5p   | 2.138.669 | 1.588 | 70  | 158 | 15,0 | 6,7  | 399,0 | 259.398 | 32.538 | Serie  | Serie  | 108.104 | 139.850 | -       |
| Golf GTD 5p.            | 2.424.920 | 1.588 | 80  | 173 | 13,2 | 6,9  | 399,0 | 259.398 | 32.538 | Serie  | Serie  | Serie   | 139.850 | -       |
| Golf Collection GTD 5p  | 2.394.800 | 1.588 | 80  | 173 | 13,2 | 6,9  | 399,0 | 259.398 | 32.538 | Serie  | Serie  | Serie   | 139.850 | -       |
| Golf GL Cabrio          | 2.280.469 | 1.595 | 75  | 167 | 14,0 | 8    | 399,0 | 259.398 | 32.538 | 41.088 | 18.525 | 108.104 | 139.850 | -       |
| Golf GLI Cabrio         | 2.679.319 | 1.781 | 112 | 189 | 10,3 | 8,8  | 399,0 | 259.398 | 32.538 | Serie  | Serie  | 108.104 | 139.850 | Serie   |
| Jetta CL 1.3            | 1.584.470 | 1.272 | 55  | 149 | 17,0 | 7,8  | 438,5 | -       | -      | -      | -      | -       | -       | -       |
| Jetta CL 1.5 Pacific    | 1.888.668 | 1.595 | 75  | 165 | 14,4 | 7,5  | 438,5 | 259.398 | 32.538 | 41.088 | 18.525 | 108.104 | 139.850 | -       |
| Jetta CL 1.6            | 1.691.469 | 1.595 | 75  | 165 | 14,4 | 7,5  | 438,5 | 259.398 | 32.538 | 41.088 | 18.525 | 108.104 | 139.850 | -       |
| Jetta CL 1.8            | 1.874.319 | 1.781 | 90  | 175 | 11,9 | 8,8  | 438,5 | 259.398 | 32.538 | 41.088 | 18.525 | 108.104 | 139.850 | -       |
| Jetta CL 90 Pacific     | 1.971.319 | 1.781 | 90  | 175 | 11,9 | 8,8  | 438,5 | 259.398 | 32.538 | 41.088 | 18.525 | 108.104 | 139.850 | -       |
| Jetta CLD               | 1.783.469 | 1.588 | 54  | 148 | 19,3 | 6,7  | 438,5 | 259.398 | 32.538 | 41.088 | 18.525 | 108.104 | 139.850 | -       |
| Jetta CL TD 70          | 2.031.469 | 1.588 | 70  | 158 | 15,0 | 6,7  | 438,5 | 259.398 | 32.538 | Serie  | Serie  | 108.104 | 139.850 | -       |
| Jetta TD 70 Pacific     | 2.133.470 | 1.588 | 70  | 158 | 15,0 | 6,7  | 438,5 | 259.398 | 32.538 | Serie  | Serie  | 108.104 | 139.850 | -       |
| Corrado 16 V            | 3.702.015 | 1.781 | 136 | 209 | 8,6  | 11,8 | 405,0 | Serie   | 32.538 | Serie  | Serie  | Serie   | 139.850 | Serie   |
| Corrado G-60            | 4.211.015 | 1.781 | 160 | 216 | 8,3  | 9,6  | 405,0 | Serie   | 32.538 | Serie  | Serie  | Serie   | 139.850 | Serie   |
| Passat CL 1.8           | 2.335.515 | 1.781 | 90  | 171 | 16,1 | 8,7  | 457,0 | 262.000 | 42.000 | 41.088 | Serie  | Serie   | 182.000 | 117.000 |
| Passat GL 2.0           | 2.870.514 | 1.984 | 115 | 191 | 11,3 | 9,2  | 457,0 | Serie   | 42.000 | Serie  | Serie  | Serie   | 182.000 | 117.000 |
| Passat GL 2.0 Aut.      | 3.089.514 | 1.984 | 115 | 190 | 12,7 | 9,3  | 457,0 | Serie   | 42.000 | Serie  | Serie  | Serie   | 182.000 | 117.000 |
| Passat GT 16V           | 3.378.798 | 1.781 | 136 | 208 | 10,2 | 11   | 457,0 | Serie   | 42.000 | Serie  | Serie  | Serie   | 182.000 | 117.000 |
| Passat GT Sincro G-60   | 4.135.608 | 1.781 | 180 | 210 | 9,6  | 10,3 | 457,0 | Serie   | 42.000 | Serie  | Serie  | Serie   | 182.000 | Serie   |
| Passat CL Turbodiesel   | 2.675.984 | 1.588 | 80  | 175 | 16,0 | 8,5  | 457,0 | -       | 42.000 | 41.088 | Serie  | Serie   | 182.000 | 117.000 |
| Passat Variant CL 1.8   | 2.562.515 | 1.781 | 90  | 171 | 14,2 | 8    | 457,0 | -       | 42.000 | 41.088 | Serie  | Serie   | 182.000 | 117.000 |
| Passat Variant CL 2.0   | 3.117.514 | 1.984 | 115 | 191 | 11,5 | 9,2  | 457,0 | 262.000 | 42.000 | 41.088 | Serie  | Serie   | 182.000 | 117.000 |
| Passat Variant GL 2.0   | 3.339.702 | 1.984 | 115 | 191 | 11,5 | 9,2  | 457,0 | S       |        |        |        |         |         |         |



**Nuevo Saab 9000 CS**  
**LO ULTIMO**  
**DE SAAB**  
**TIENE**  
**MUCHAS HORAS**  
**DE VUELO**

Algunos modelos se sitúan delante por lo mucho que llevan detrás. Nacen con la experiencia de quien ha probado y comprobado múltiples soluciones. Ofrecen el elevado nivel de tecnología y seguridad que sólo puede aportar una marca que lleva más de 40 años fabricando aviones.

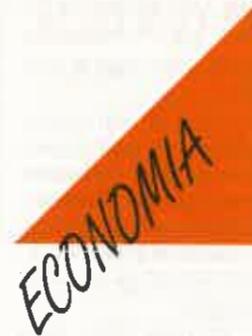
Así nace el nuevo SAAB 9000 CS en versiones inyección y turboinyección. Un coche que, como todos los SAAB, arranca con medio camino andado.

Con la fiabilidad del que ya tiene muchas horas de vuelo.

Gama SAAB desde 2.899.000 pts.  
 P.V.P. I.V.A. incluido.



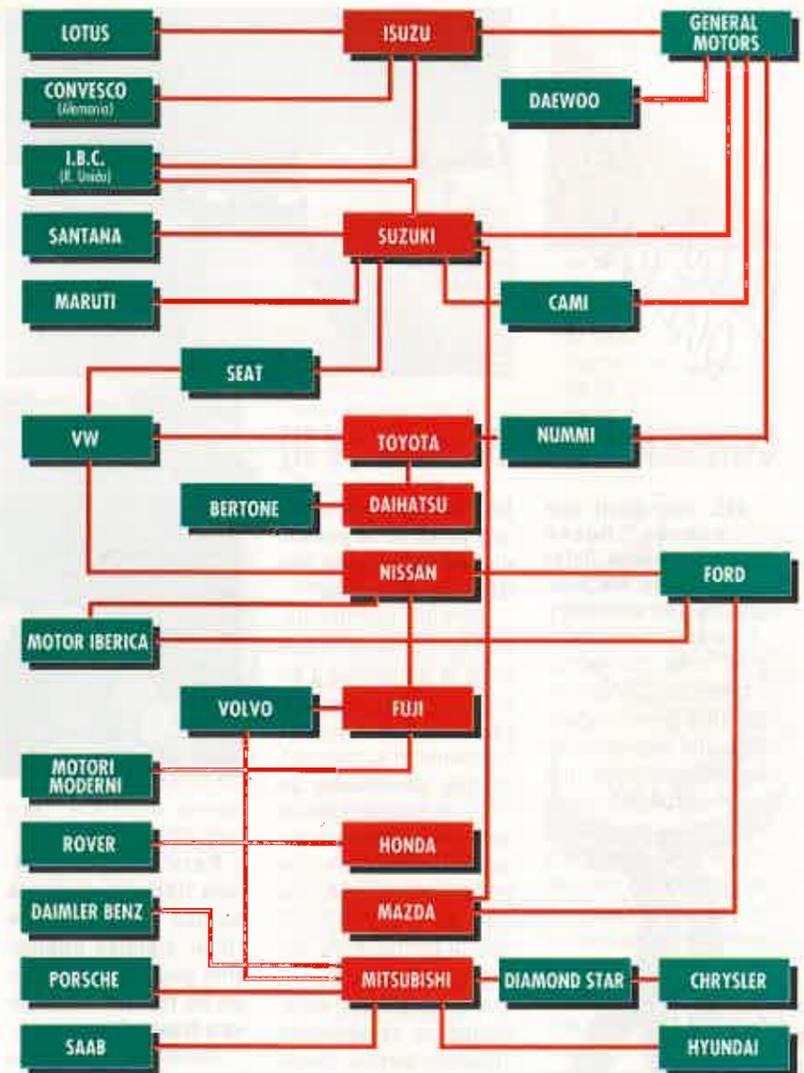
MAGAZINE



**LOS NIPO-  
NES, TODOS  
«CASADOS»**

EL anuncio reciente de una posible alianza entre Volkswagen y Suzuki para fabricar conjuntamente un vehículo -tarea que se encomendaría a Seat- ha vuelto a relanzar la intensa actividad de concentración en esta industria, en la que las marcas niponas ejercen un papel de protagonista.

Una vez logrado un claro dominio del mercado mundial, los fabricantes japoneses de automóviles han ido tejiendo en los últimos años una especie de tela de araña por medio de alianzas y acuerdos con otros productores europeos y norteamericanos, como método para diversificar su actividad y como medida disuasoria ante posibles reacciones de rechazo. Esta política les ha llevado a ser casi indispensables en el especial entramado industrial que existe a escala planetaria y no se concibe el sector de automoción sin su presencia más o menos próxima. Tam-



bién les ha permitido asegurar su entrada, con menor costo, en los mercados nacionales y, en el caso de Europa, protegerse del proteccionismo -valga la redundancia- de los Doce.

Los lazos de unión que se han creado, especialmente en el Viejo Continente, entre fabricantes euro-

peos y japoneses, se extienden desde acuerdos de producción bajo licencia o de producción conjunta, hasta participaciones cruzadas en materia de aprovisionamiento y tecnología, pasando por la colaboración para el desarrollo de nuevas redes de marketing. Estos acuerdos llegan, incluso, a las firmas

europeas de componentes y accesorios para automoción.

El entramado de alianzas está creciendo como la espuma en los últimos tiempos, tal y como se puede apreciar en el cuadro adjunto, al que se ha venido a unir la comentada alianza entre Volkswagen y Suzuki.

ENTRE NOSOTROS

**PRIMER CONTROL DE PAISAJES**

LA revista editada por el Grupo 16 en unión con Renfe, Paisajes desde el Tren, ha firmado su primer control de OJD, que abarca el periodo comprei-

**PAISAJES**



dido entre el mes de febrero del año 1991 y el mes de julio de este mismo año.

Según los datos oficiales, la publicación ha alcanzado en este tiempo una difusión media de 74.905 ejemplares, de los que 27.683 corresponden a difusión individualizada mediante envío por correo.

Todas las previsiones realizadas para el próximo

año 1992, supondrán un notable incremento, al distribirse esta revista, en virtud del acuerdo que quedó firmado el año pasado entre Renfe y el Grupo 16, a todos los viajeros que vayan a realizar sus viajes utilizando los servicios del nuevo Tren de Alta Velocidad.

Una revista para pasajeros de lujo en un tren muy especial.

LO QUE HAY QUE SABER



## CONSEJOS INVERNALES (Y II)

**HE** oído decir que cuando llueve mucho conviene bajar la presión de los neumáticos, ¿es correcto?

Cuando llueve conviene ser más meticuloso (si cabe) con las presiones. Una presión excesivamente alta produce pequeños rebotes que hacen perder la adherencia y una presión excesivamente baja cierra los canales de drenaje de los neumáticos. Ajuste las presiones a las recomendadas por el fabricante, pero sobre todo, verifique que el dibujo tiene al menos 4 milímetros de profundidad.

En algunos coches

he visto un indicador que avisa de la presencia del hielo, ¿son verdaderamente útiles?

Algunos coches tienen un termómetro que mide la temperatura exterior y avisan cuando baja de determinada temperatura (normalmente, por debajo de los 2 ó 3 grados positivos). No puede uno fiarse demasiado porque podemos encontrar placas de hielo pese a que la temperatura ambiente sea de 6 u 8 grados positivos, especialmente, al atravesar zonas umbrías. Estas placas no son detectadas por el termómetro, que no es más que una



buena referencia, pero poco fiable.

**Para los que subimos frecuentemente a esquiar y tenemos que rodar algunos kilómetros por nieve, ¿es mejor un tracción delantera o trasera?**

Sobre las ventajas e inconvenientes de uno u otro sistema, podríamos llenar todo un li-

bro. Lo mejor es un 4x4, esto lo tiene bastante claro todo el mundo.

Para un conductor medio, lo más seguro es tomarse las cosas con calma. Para un conductor experto, posiblemente sea mejor un coche de tracción trasera.

En todo caso, para estas circunstancias es

## HUELGA A LA FRANCESA

**Las repercusiones de la huelga de trabajadores de Renault en Francia, no se han hecho esperar en nuestro país. Las factorías de Fasa Renault en Valladolid y Palencia agotaron las existencias de algunas versiones de motores de R-19 y R-21 por la falta de suministros, provocada por la huelga en la planta de Cleon, cuyas pérdidas de productividad han alcanzado ya a 70.000 vehículos. Esto ha supuesto un ligero descenso en la producción, que afecta, especialmente, a las entregas al mercado doméstico. Sin embargo, este hecho se interpreta como un aspecto positivo para la filial española, que veía un aumento de las exportaciones a Francia y otros países del Este de Europa.**

bastante recomendable un sistema de frenos antibloqueo, los comúnmente llamados ABS, que nos permiten conservar buena parte de la capacidad direccional, en resumen, mantener la dirección en un suelo deslizante es tan importante o más que poder detenerse a tiempo.

## VOLVO CON RENAULT

**UN** año después del acuerdo de principio, firmado por Volvo y Renault, las dos empresas han comenzado a esbozar su estrategia de cooperación para el futuro, despejando así los temores sobre un posible fracaso de su alianza. Después de un sinnúmero de conversaciones, se ha diseñado un plan de colaboración para repartir sus redes de ventas a lo largo de todo el mundo y producir en común todo lo que es «invisible» para los clientes, constituyendo una logística de ventas y

producción común, pero manteniendo separadas sus identidades como marcas comerciales distintas. Así, Renault y Volvo van a conservar sus dos redes respectivas en los diecisiete países de Europa Occidental, si bien en todos los casos la dirección de la misma se atribuirá solamente a una de las empresas, aspecto éste que aún no se ha concretado. En Asia, el liderazgo de las operaciones será atribuido a Volvo, marca con una larga implantación en la zona, al igual que en Estados Unidos. En el resto del continente americano las operaciones estarán dirigidas por Renault.

AUTOSONIDO

## MAZDA-BOSE

**LA** firma americana de elementos de alta fidelidad Bose, después de su inestimable colaboración con la marca alemana Mercedes, plasmada en el magnífico trabajo realizado sobre la base del 600 S, prepara ahora un nuevo proyecto en conjunto con la firma japonesa Mazda. Esta nueva aventura industrial estará basada en el nuevo Mazda XR-7 Anfini, recientemente presentado en el último Salón de Tokio, y se llevará a cabo con vistas a su comercialización inminente en todo el mercado americano.

## ALGO MUY ESPECIAL

**PURO** lujo y la más sofisticada tecnología en perfecta simbiosis, en este diseño exclusivo de la firma germana TechArt para los Mercedes de la Clase SL. Todo el diseño de la estructura del interior se replantea, para adoptar los más nobles materiales, como el

consola central el sintonizador de radio y el mando del cassette y del CD, todo ello integrado en un avanzado sistema Hi-Fi de Sony con pantallas acústicas MB, creadas, especialmente, para el SL. También, en la consola se sitúa el aparato del radio-teléfono.



cuero y la madera de raíz. En el salpicadero, además de un cuadro de instrumentos de diseño totalmente exclusivo, cabe destacar la pantalla del sistema de navegación AVIC, situada en el centro. A la derecha, la pantalla de TV-Vídeo y en la

## FE DE ERRATAS

**COMO** complemento al reportaje «El precio de la seguridad», publicado en el último número de Motor 16, hay que añadir que la marca Saab incluye en la serie 900, y por lo tanto en toda su gama, el sistema de antipatinamiento ABS. Toda una evidencia de lo que se irá imponiendo en el futuro en cuanto a frenos. También la pasada semana, se deslizó un baile de cifras en la información sobre ventas de automóviles. En la columna del acumulado enero-ocubre, Ford ha logrado unas ventas de 101.029 unidades y Opel 88.660 unidades y no al contrario, como erróneamente se ha publicado.



## GALICIA MÁS CERCA

**La pasada semana quedó abierto el tramo Padrón-Caldas de Reyes, de la autopista que unirá El Ferrol, La Coruña y Vigo, inauguración a la que asistieron el presidente de la Xunta de Galicia, Manuel Fraga Iribarne, y el ministro de Obras Públicas y Transportes, José Borrás. El tramo, de 1,8 kilómetros de longitud, que se inscribe dentro del eje Norte-Sur de Galicia, ha requerido una inversión de 6.688 millones de pesetas y el peaje ha sido fijado en 145 pesetas. El presidente de la Xunta volvió a solicitar ayuda para llevar adelante las obras que permitirán unir Galicia por el Norte y el Sur con la Meseta, llegando a sondas autovías hasta Benavente, acuerdo al que llegó hace ya casi un año con el presidente del Gobierno, Felipe González. Estas infraestructuras está previsto que comiencen en 1993, con un plazo de ejecución de cuatro años. Al mismo tiempo, se ha inaugurado en Asturias el**

**desdoblamiento de los túneles de Vegaviña y Pando, de la Autopista Astur-Leonesa, vía que ya dispone en un 90 por ciento, de dos sentidos de marcha. El túnel de Vegaviña, situado en el kilómetro 70 de la autopista, tiene una longitud de 275 metros.**



**mientras que el de Pando, al norte de los Picos de Europa, mide 1,4 kilómetros. Con estas obras queda prácticamente desdoblada toda la autopista que enlaza León con Campomanes.**

## BIMOTA EN ESPAÑA

**La marca italiana Bimota dio a conocer el nombre del nuevo distribuidor exclusivo en España, los elegidos han sido los hombres de Aifenota, que**

**tienen su sede en la calle San Andrés 25 de Cercedilla. En el pasado Salón de Milán se dieron a conocer sus nuevos modelos. Destacaron, especialmente, la**

**Test 1.D, con el revolucionario sistema de suspensión delantera, la nueva Furano una deportiva alimentada por inyección y una nueva versión de la ya conocida Delci, ahora biplaza y con el nombre de Bixoto.**



## REACCIÓN EN CADENA

Era de esperar, al conectar tus altavoces Kindvox, con un radiocassette Kindvox Serie 500, el resultado es una **reacción en cadena** con un sonido realmente **Contundente!**

2 Modelos : KX 500 R (Auto-reverse) • KX 500 (Auto-stop), 60W, FM/OM - 12 memorias, Sintonía electrónica, Equalizador (graves, medios, agudos), Búsqueda automática sintonías, Extraíble incorporado.



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



AGENDA

## ÁMBITO PROFESIONAL

Los días del 29 al 3 de noviembre, la Institución Ferial de Madrid (IFEMA) celebra su primera cita con el mundo de los equipos y componentes para la automoción. Motortec abarcará los sectores de recambios, accesorios, neumáticos, equipos de garaje y taller,

chapa y pintura, lubricantes, equipos para estaciones de servicios, etcétera, representados por más de doscientos quince expositores. A este certamen, de carácter bienal, podrán asistir únicamente los profesionales pertenecientes al sector.

**Dirección:** Parque Ferial Juan Carlos I.  
**Horario:** de 10:00 a 20:00 (día 29, de 16:00 a 20:00). Entrada gratuita.

## APARCAMIENTOS INSEGUROS



La mayor parte de los aparcamientos de pago madrileños, no cumplen las medidas de seguridad, según un análisis realizado por la Unión de Consumidores de España. Los aspectos verificados por esa organización se han centrado en la seguridad para la salida y evacuación

de las personas en caso de siniestro, medios de prevención y extinción de incendios, situación de instalaciones eléctricas y medidas de ventilación forzada.

El resultado ha sido que el 70 por ciento de los aparcamientos visitados no cuenta con los alumbrados de señalización y emergencia adecuados; el 40 por ciento carece de equipos de ventilación forzada y de detección de monóxido de carbono, y sólo el 30 por ciento dispone de las puertas cortafuegos preceptivas. De los treinta aparcamientos revisados, catorce de ellos han sido calificados como «muy peligrosos».



## LIBROS

### LANCIA

Wim Oude Weernink, periodista holandés y auténtico sabio en todo lo relativo a la materia de automóviles Lancia, acaba de publicar su última obra, que será un auténtico motivo de satisfacción para todos los seguidores de la marca italiana.

El libro, titulado *La Lancia*, editado por Motor Racing Publications, constituye un compendio histórico de 416 páginas con todos los modelos fabricados por la marca italiana Lancia desde sus orígenes en el año 1907 hasta la época actual. Weernink desvela las interioridades de los Lambda (ya con motores en V estre-



cha estilo VW VR6), Aprilia, Aurelia, Flavia Fulvia, Stratos, etcétera. Esta obra se completa con tres interesantes apéndices: estadísticas de modelos de producción, modelos de competición, fichas técnicas y resultados en competición. No es la primera vez que Weernink ha vertido al exterior su extenso saber sobre estos coches. Anteriormente había publicado *The Lancia Fulvia and Flavia*.

Edita: Motor Racing Publications. Unit 6. The Pilton State. 46 Piltlake, Croydon CR0 3RY. Gran Bretaña. Precio: 9.100 ptas.

CRITICA DE TIENDAS

## BLANCO LLORENTE

(Madrid)

BLANCO-LLORENTE, lleva funcionando, como concesionario oficial de Toyota en Madrid, desde el mes de octubre del pasado año. En este periodo de tienda, este concesionario ha ido incrementando sus ventas hasta llegar a la cifra de 138 unidades vendidas.

Una cifra que puede parecer pequeña, pero que en el caso de un concesionario de una marca nipona es una cantidad más que interesante, ya que demuestra el buen hacer del equipo de ventas. Un grupo que está compuesto por cinco profesionales que acreditan su larga experiencia en el mundo del automóvil, procurando complacer a los clientes con un trato muy personal.

Los modelos más vendidos por Blanco-Llorente son los Corolla y los Celta, aunque los todo terreno han incrementado sus ventas en los últimos me-

ses, lo que ha obligado a los responsables del concesionario a potenciar este importantísimo segmento.

**Exposición:** Amplia y con buena visibilidad exterior. En los 480 metros cuadrados del interior se exponen todos los modelos que Toyota comercializa en nuestro país. La decoración, a base de espejos, es funcional y muy agradable.

**Entregas:** Inmediatas si el coche se encuentra en stock. El caso normal es que la entrega se demore entre uno y dos meses.

**Taller:** Se encuentra a pocos metros del concesionario, en la calle Dr. Federico Rubio y Galí, número 62. La superficie ronda los 1.000 metros cuadrados y en el trabajo trabajan 14 empleados.

**Repuestos:** El almacén de recambios se encuentra en las instalaciones del taller. Dispone de más de 5.000 referencias.

**Financiación y Seguros:** En financiaciones trabajan con el Banco de Santander y Sogefin, mientras que en materia de seguros dejan total libertad a todos sus clientes.

**Dirección:** Blanco-Llorente se encuentra en la Avda. del Doctor Federico Rubio y Galí, número 12. Teléfono: (91) 5349411.

**Puntuaciones:**  
exposición: 8,5  
vendedores: 9  
taller: 8,5  
entregas: 8  
financiaciones: 7



# NO LE DES MAS VUELTAS.

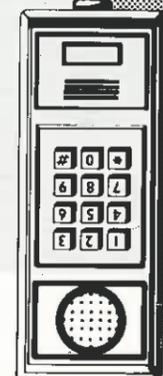
## PRESENTAMOS SEGUROS FENIX AUTOS. PARA QUE PAGUES LO JUSTO.

Si el precio de tu seguro es un obstáculo... no le des más vueltas.

En la nueva compañía Fénix Autos pagarás lo justo. Porque es una compañía dedicada exclusivamente al seguro del automóvil. Porque el servicio es rápido y eficaz, sin burocracia y en un solo contacto. Porque el peritaje es inmediato.

INFORMATE EN EL  
**900.111.222**

Fénix  Autos  
TE COSTARA MENOS. SEGURO.



## Nuevo Audi 80:

Hay muchas formas de entender un deportivo. Y ésta seguramente es la más avanzada.

Le presentamos un automóvil con el espíritu de los mejores deportivos. El nuevo Audi 80. En confort, impecable. En espacio, sobresaliente. En equipamiento, excelente. Y en prestaciones, impresionante. Con motorizaciones que culminan en un motor V6 de 174 CV, capaz de resumirle los últimos avances de la ingeniería Audi. Una concepción de coche potente. Pero sobre todo segura. Sistema exclusivo Procon-ten, tracción delantera y la opción de la tracción total quattro®.

Nuevo Audi 80. Seguramente la forma más avanzada de entender un deportivo.



### Gama Audi 80

Audi 80 2.0 115 CV  
Audi 80 2.3 133 CV  
Audi 80 2.3 Automático 133 CV  
Audi 80 2.3 quattro® 133 CV  
Audi 80 2.8 174 CV  
Audi 80 2.8 quattro® 174 CV  
Audi 80 TDI 90 CV

En su concesionario  
Volkswagen/Audi.



TRONQUELLO MEDIANI CAMINANT GUASCH

A la vanguardia de la técnica



# LA TRANSFORMACION DEL MITO



DELTA HF integrale

Para Lancia, renovar al mítico Delta, era un reto. Y lo hemos conseguido, desarrollando un automóvil con un espíritu nuevo, exclusivo, con poder. Heredero de la tecnología que más triunfos ha cosechado en el Campeonato del Mundo de Rallies. Descubra las importantes innovaciones interiores y exteriores de la nueva gama DELTA. Desde la nueva versión LX con un motor de 1.500 c.c., hasta la agresividad y la fuerza del nuevo HF INTEGRALE 16 V, con un carácter absolutamente deportivo, y ahora con posibilidad de incorporar aire acondicionado. La nueva gama DELTA llenará de satisfacciones a los que consideran que conducir es un placer.

| Modelo                   | c.c.  | C.V. | P.V.P. desde* |
|--------------------------|-------|------|---------------|
| Delta 1.5 LX             | 1.498 | 82   | 1.550.000     |
| Delta 1.6 GT i.e.        | 1.585 | 111  | 1.795.000     |
| Delta HF Turbo           | 1.585 | 143  | 2.197.000     |
| Delta HF Integrale 16 v. | 1.995 | 210  | 4.470.000     |

\* Península y Baleares IVA y Transporte incluidos.



LA DIFERENCIA DE VIAJAR EN LANCIA

# TOP 10

Una de las grandes ventajas del automóvil es que sus mitos son objetos materiales. Como tales objetos, éstos tienen un valor, pero lo mejor es que hay mitos para cada bolsillo. En estas páginas presentamos diez mitos del automóvil. Fueron fotografiados en distintos puntos del parque del Retiro un escenario exclusivo para unos coches inolvidables.



Último portaestandarte de una gran tradición deportiva, el Maserati Shamal mantiene las mejores cualidades de la marca. Su elevada potencia y la tracción trasera mantienen vivo el deporte de conducir por 13.808.243 pesetas.



## Maserati Shamal Impresión exclusiva

Sentir en carne propia las sensaciones de los intrépidos pilotos de Fórmula Uno de tiempo atrás, aún es posible. La elevada potencia del motor, de ocho

cilindros en V, del Shamal, transmitida íntegramente por el eje trasero, obliga a pilotar. Las vivas reacciones del coche llegan intactas a las manos del piloto, que disfruta de la esencia pura de la conducción. Ello le procura al Shamal la dorada aureola de los antiguos deportivos, sólo aptos para conductores especiales, capaces de imponer su ley sobre un vehículo de carácter temperamental. El interior, a diferencia de los otros

Maserati actuales, que llevan inserciones de madera, está íntegramente forrado en cuero, de tacto muy agradable. Se respira el aire austero de los deportivos verdaderos, aunque se hacen concesiones con los elevallas y retrovisores eléctricos, cierre centralizado y acondicionador de aire. Se trata en fin, de una joya exclusiva, en la que perdura el espíritu tradicional del deporte automovilístico.

### ORGULLO DE MARCA

La vida de la marca Maserati, poblada de innovaciones tecnológicas, comenzó el 14 de diciembre de 1914. Alfieri Maserati, abre en el centro de Bolonia la «Società anonima officine Alfieri Maserati» y Mario Maserati, diseña el emblema, basándose en el tridente de Neptuno. Doce años tardaron en fabricar su propio coche y dieron origen a una marca de prestigio que participó 63 veces en Fórmula 1 y venció en nueve ocasiones, como la de la foto de la derecha, con Fangio al volante en el Gran Premio de Alemania de 1957. Sus modelos siempre han mantenido un claro talante deportivo.



TOP  
10

El lujo y el buen gusto se combinan perfectamente en el Bentley Turbo R. Toda la magia de los palacetes ingleses está presente en su interior. Todo esto por la módica cantidad de **26.406.300** pesetas.



TOP  
10

## Bentley Turbo R Lujo Inglés

Cada día quedan menos productos capaces de hacer girar la cabeza por la calle, pero sin duda las clásicas y magníficas formas de este Bentley lo consiguen. En este

coche se unen una tradición legendaria y una calidad que sólo tienen los verdaderos productos artesanales.

Un motor V8 de 6,8 litros, soplado por un turbocompresor, pone la guinda en el apartado mecánico y permite rodar por encima de los doscientos kilómetros por hora con la suavidad de una alfombra mágica. El cuero Connolly, la madera de raíz y la moqueta se encargan de arropar a los

ocupantes en un ambiente de lujo y confort. Ya no se hacen coches como el Bentley, puesto que la mano del artesano ha sido sustituida por la fría eficacia de los robots. El noble tacto del cuero, por el aséptico entramado de las fibras sintéticas. Es un producto para apasionados, que no dejan a las computadoras aquello que el conductor es capaz de hacer y tan sólo el confort se aprovecha de las innovaciones electrónicas.

### FORJADOS EN LE MANS

La concepción de los deportivos ingleses era radicalmente diferente de la de los italianos, por eso el genial Ettore Bugatti calificó a los Bentley como los camiones más rápidos del mundo. Su rapidez, seguridad y fiabilidad mecánica fue la responsable de que en los años 1924, 1927, 1928, 1929 y 1930 los Bentley ganasen en Le Mans. Ya por aquel entonces se recurrió al compresor para arrancar algunos caballos más de estas sólidas mecánicas. Este 6.500 con compresor superaba los doscientos caballos gracias a un compresor Rootes.



# LA GRAN SORPRESA



En el mundo del automóvil, el nacimiento de un nuevo modelo siempre causa un gran revuelo. El nacimiento del nuevo Peugeot 106 ha causado algo más que revuelo, ha resultado toda una gran sorpresa.

Porque el nuevo Peugeot 106 ha sido creado para ofrecer todas las ventajas de un coche de tamaño compacto en combinación

con las cualidades y prestaciones de uno grande. Y esto sólo es posible cuando, desde su concepción, se ha pensado, creado y probado cada detalle de su diseño y su construcción.

Por eso, el nuevo Peugeot 106 es capaz de ofrecer grandes sorpresas: un amplísimo espacio interior, más maniobrabilidad

y un excelente agarre en carretera, lo que se traduce en una gran demostración de seguridad en cualquiera de sus cuatro versiones, capaces de proporcionar hasta 100 CV. de potencia.

Pero eso no es todo, porque el nuevo Peugeot 106 es sorprendentemente silencioso, cuenta con una gran visibilidad y, además,

el concepto de automóvil ecológico se ha desarrollado plenamente en su concepción.

**PEUGEOT 106**  
**LA REVOLUCIÓN DEL ESPACIO**

 **PEUGEOT**  
FUERZA DINAMICA

 Lubricantes recomendados 

Pequeño,  
dinámico,  
simpático,  
deportivo...  
Cualquiera de  
estos  
calificativos  
identifican  
plenamente al  
Mini, un coche  
que, a pesar  
de los años,  
sigue estando  
de moda en  
medio mundo  
y con un  
precio de  
**1.106.574**  
pesetas.



## Rover Mini Pequeño encanto

El Mini ha sido uno de esos coches en los que montaron nuestros padres, hemos montado nosotros y, en un futuro, montarán también nuestros hijos. Cuál es el atractivo

secreto de este coche que apareció en el mercado inglés en 1959. Su diseñador, Sir Alec Issigonis, nunca hubiera imaginado que aquel coche que nació de sus lápices sin grandes pretensiones, mantiene todavía el mismo encanto que adquirió el primer día. Y es que, ciudades como París o Tokyo, han encontrado en el Mini un símbolo de modernidad y esnobismo. Los revolucionarios recursos técnicos que empleó su creador en

el diseño del Mini se mantienen hoy en día prácticamente intactos. Tan sólo se han realizado las correspondientes mejoras que impone el progreso. Pero, en definitiva, el Mini sigue manteniendo la misma autenticidad de toda la vida. Sus poco más de tres metros de longitud y su dinamismo imperturbable son, quizá, algunos de los secretos que permitirán al Mini seguir entre nosotros todavía muchos años.

### PEQUEÑO PERO MATÓN

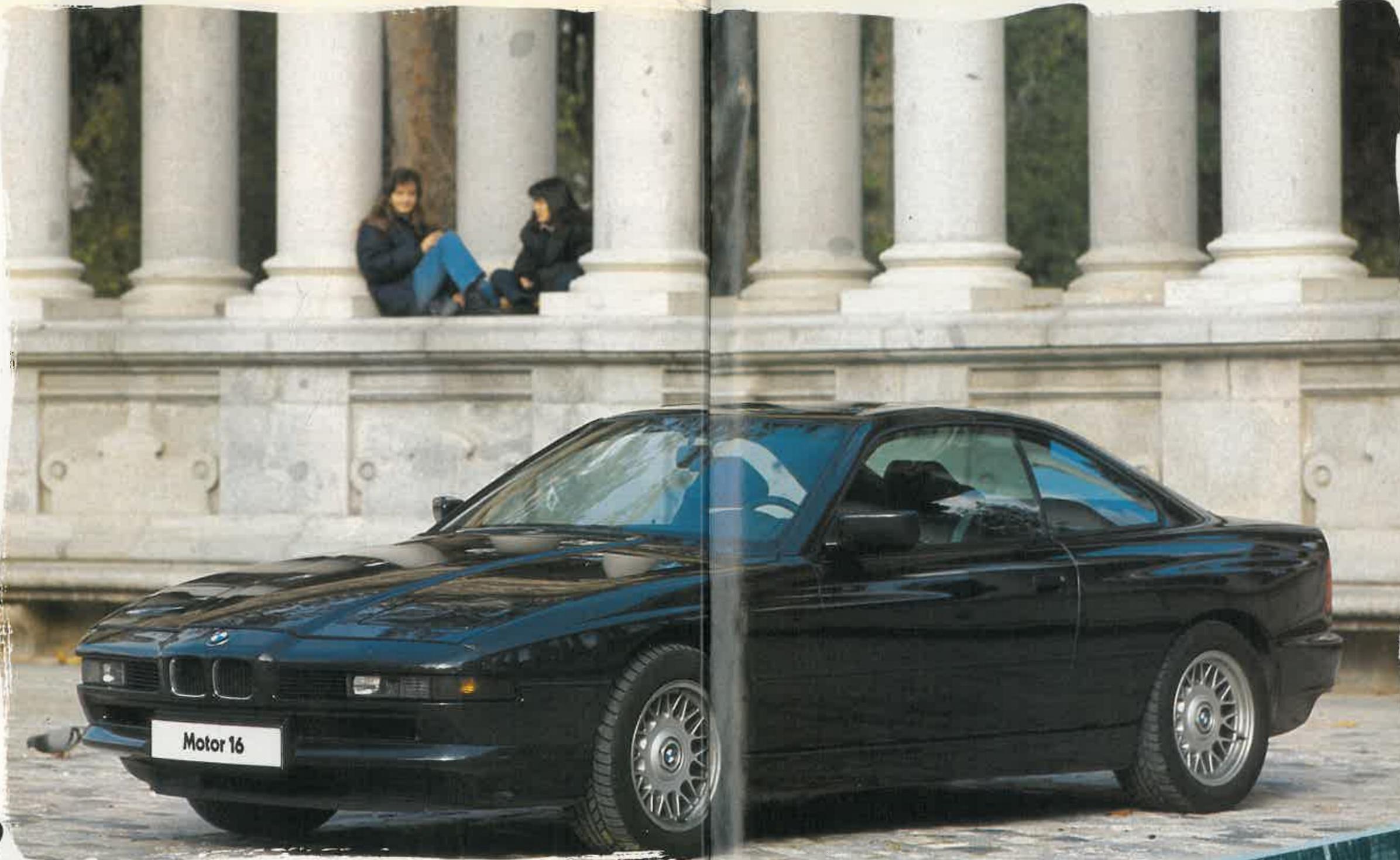
La vocación eminentemente urbana del Mini no le impidió destacar en otros frentes. Igual que David abatió a Goliath, el Mini salió victorioso en la competición contra otros rivales de mucho mayor porte. Su increíble agilidad le permitió desbancar de los puestos de honor a sus contrincantes en muchas ocasiones. En el Rallye de Monte Carlo no tuvieron rival en el 64, 65, 66 y 67. Tan sólo la exclusión en el 66 impidió al Mini ganar los cuatro años consecutivos. En las carreras de montaña y en los circuitos, en los campeonatos internacionales y en los nacionales, el Mini fue un coche vencedor.



TOP  
10

*El BMW 850i es todo un alarde de ingeniería. Un espectacular coupé animado por un fascinante motor de 300 caballos, pero totalmente domados, que difícilmente pondrán en un aprieto a su conductor.*

*Precio: 12.547.929 pesetas.*



## **B**MW 850i *Músculo y disciplina*

*Huyendo de las fantasías y los planteamientos provocativos, la «fábrica de motores de Baviera» ha rendido un impresionante homenaje a su tradición deportiva con el*

*contundente 850i. Se trata de un coche estudiado científicamente para disponer de bastantes más que sus actuales trescientos caballos de potencia. Pocas veces se ha visto en la historia del automóvil un motor tan fascinante como este doce cilindros dispuestos en forma de V. Del macizo bloque coronado por la negra tapa de distribución, surgen, casi impúdicos, la docena de escapes para perderse en las*

*profundidades del inmenso colector que silenciará tanto poder. Pero la racionalidad mecánica no acaba en el planteamiento. La forma de rendir el soberbio potencial es tan suave como progresiva. Una respuesta enormemente amplia y una caja de cambios de seis velocidades, dosifican los caballos como si de una probeta graduada se tratase. Toda una obra de ingeniería al alcance de unos pocos afortunados.*

### **LAUREADA TRADICION**

**La tradición deportiva de BMW se remonta prácticamente hasta sus orígenes, y a lo largo de su historia ha cosechado importantes victorias. Los colores de BMW han estado presentes en todo tipo de especialidades, desde los siempre duros y difíciles rallyes hasta la sofisticada Fórmula 1. Con respecto a esta especialidad, BMW consiguió en 1983 vencer el Mundial. Pero mucho más atrás, no podemos olvidar al BMW 328, uno de los coches más fascinantes que se construyeron en la década de los treinta, imponiéndose en las 24 Horas de Le Mans y la Mille Miglia entre otras carreras.**



**TOP  
10!**



# Lo que algunos consideran la tecnología más avanzada, para nosotros tiene 77 años.

► Algunos fabricantes de automóviles están convencidos de que la técnica multiválvulas es un "gran salto adelante en su tecnología" o su "innovación más vanguardista". Podemos entender muy bien este entusiasmo porque a nosotros nos pasó lo mismo hace 77 años. Cuando salieron a la luz nuestros primeros motores multiválvulas en una carrera de automóviles: el gran Premio de Francia de 1914.

► No obstante, hubo un inconveniente que nos impidió incluir esa nueva tecnología en nuestros coches de serie de forma general. Fuera de los circuitos de carreras, el motor multiválvulas era muy poco elástico. Tal como estaba diseñado presentaba dificultades especialmente en las revoluciones bajas y medias. Sin embargo,

era un motor fuerte y poco contaminante.

► Los ingenieros de Mercedes-Benz no se resignaron a aceptar esta debilidad y se pusieron a trabajar tal y como se hace todo en Mercedes, concienzudamente. Así consiguieron fabricar motores con mando de válvulas variable: esto quiere decir que las válvulas de entrada se abren y cierran siempre óptimamente. Y para llegar a esto, el árbol de levas se ajusta automáticamente siguiendo las distintas demandas de carga del motor.

► Tampoco vamos a aburrirle con una explicación demasiado prolija de este invento, porque preferimos explicarle las ventajas de estos motores de forma directa:

1. Su Mercedes está propulsado por un motor que

consume menos gasolina en relación con su potencia, además de conseguir una combustión menos contaminante.

2. En comparación con otros motores multiválvulas, los motores Mercedes-Benz no funcionan solamente de forma elástica y fuerte en altas revoluciones sino también en la zona baja del cuentarrevoluciones: "Como un buey delante del arado". Así lo describió de forma poco ortodoxa un experto anónimo. Realmente, pensamos que después de esta comparación no tenemos nada más que añadir.



Mercedes-Benz  
Nadie más construye coches así.

Muchas marcas han participado con éxito en competición, pero ninguna ha conseguido que su nombre suene tanto como Ferrari. Este mito sobre ruedas se plasma en cada uno de sus modelos. En el 348 TB, 16.900.000 pesetas tienen la culpa.



## Ferrari 348 TB Caballo ganador

Conducir un Ferrari es un placer que, todo aquel que se diga amante de los coches, se debería permitir en algún momento. El 348 TB recupera el concepto de las

famosas «berlinette rosse», y lo presenta en un envoltorio actualizado, con la tecnología más avanzada. 300 caballos de potencia capaces de transmitir placer a 275 kilómetros por hora. Su disposición mecánica, motor central de ocho cilindros en V y cambio de marchas transversal, está inspirada en la alta competición. No obstante, los tiempos gloriosos de la Targa Florio o las Mille Miglia han quedado atrás y los pilotos que se ponen a los

mandos de un 348 en la actualidad, no lo hacen con la cara salpicada de aceite, sino que se suben con elegantes trajes a un interior forrado de cuero, donde un sofisticado sistema de aire acondicionado evita que el calor del motor afecte al habitáculo. Son las concesiones al progreso. Hay otros Ferrari, unos más potentes, otros más lujosos, pero el 348 es el heredero directo de aquellos GT ganadores.

## FORZA FERRARI

Que hoy Ferrari sea un mito es responsabilidad única de un hombre; Enzo Ferrari. Su empuje y genialidad han conseguido que de un pequeño taller de herramientas, situado en los alrededores de Módena en 1933, surgiesen los deportivos más bellos de la historia. Él mismo fue un apasionado de la velocidad, pero no llegó a pilotar sus propios coches en competición. A los mandos de los Alfa Romeo que formaban la «Scuderia», ganó en trece competiciones, una de las cuales quedó inmortalizada en esta foto. En agosto de 1988 sus seguidores quedaron huérfanos, pero su obra sigue.



TOP  
10

Por un precio de 2.053.571 pesetas, aún es posible recordar a los aventureros más arriesgados o a los soldados más valientes utilizando un vehículo casi idéntico al que utilizaron en sus mejores hazañas.



# J

## eeep Wrangler Aventura vencedora

La última versión de Jeep (nombre que se ha llegado a utilizar para los todo terreno en general), mantiene el espíritu de los primeros modelos utilizados en contiendas bélicas,

aunque mucho más evolucionadas. La robustez se mantiene, pero además son ágiles, gracias a su adecuado tamaño, cualidad primordial para desenvolverse con soltura por el campo. Su capacidad de maniobra sorprende en zonas de elevada dificultad, que se beneficia de sus ángulos de ataque y de la altura libre al suelo.

Su motor de gasolina, de 105 caballos de potencia, responde muy bien a todo régimen, circunstancia

que se aprecia doblemente en utilización por campo, y a pocas revoluciones tiene buena respuesta para solventar con holgura el paso por zonas trialeras. El desarrollo de las relaciones de cambio también está bien conseguido y se adapta muy bien, tanto para la utilización todo terreno como en carretera. Para completar todo este conjunto, la precisión y suavidad de la palanca, se agradece especialmente en zonas de campo.

### HISTORIA GUERRERA

La 2ª Guerra Mundial propició el nacimiento del primer vehículo todo terreno de la historia. El Jeep tuvo su origen en una reunión del Estado Mayor en Washington, el 27 de mayo de 1940. Se trataba de conseguir un vehículo capaz de sustituir a las mulas y a las carretas en el oficio de transportar armas. Tres empresas se presentaron al concurso, pero sólo Bantam consiguió cumplir las condiciones del contrato, aunque su modelo resultaba pesado y poco potente. El 11 de noviembre, Willys presentó su proyecto terminado, llamado Quad, que sería el aceptado definitivamente.



TOP  
10

Fiat añade al espacio y al diseño del Tipo un nuevo concepto, la energía. Así nace el nuevo Fiat Tipo 2.0/16 V. con árboles contrarrotantes de equi-

# FIAT TIPO 2.0 / 16 V. LA ENERGIA.

librado, inyección electrónica y 148 CV. Una combinación de fuerzas que transforma al Tipo en una máquina capaz de pasar de 0 a 100 Km/h en 8,4 segundos y de alcanzar los 207 Km/h.

Todo, con un equipamiento que garantiza siempre la máxima seguridad, llantas de aleación ligera de 15 pulgadas con neumáticos de perfil extra bajo (55), amortiguación deportiva, asien-

tos envolventes delanteros y traseros, y catalizador de serie. Este es el máximo exponente de la energía, el nuevo Tipo 2.0/16 V. Energía absoluta.



FIAT PLUS SERVICE

FIAT TIPO 2.0/16 V **FIAT**

El Porsche 911 es el deportivo por excelencia, el modelo de su clase más carismático. Un modelo que ha aguantado estoicamente las embestidas del tiempo, y a pesar de los años, se sigue manteniendo actual. Este modelo tan especial tiene un precio reservado a unos pocos afortunados, **10.705.903** pesetas.



## Porsche 911 Carrera 2 Deportivo clásico

El Porsche 911 es el deportivo más carismático de todos cuantos se han fabricado. Es un modelo con casi 30 años de vida y se sigue manteniendo tan actual como cuando salió de las

factorías de la marca alemana. Es un coche que con el paso del tiempo ha seguido manteniendo los esquemas de siempre: motor situado en la parte trasera y tracción a las ruedas posteriores. Unos planteamientos técnicos clásicos y habituales en los deportivos de pura raza. Para mantenerlo actual, desde Stuttgart, los técnicos de la marca no cesan de «inventar» con el ánimo de que esté siempre joven. Con las novedades que le han introducido, a

buen seguro seguirá en candelero otros 30 años. Ahora dispone de tracción a las cuatro ruedas: Carrera 4; de un sistema de cambio automático muy sofisticado y eficaz: Tiptronic y resulta más fácil de conducir y es más comfortable que los anteriores Porsche 911. Eso sí, sin perder un ápice de su nervio y de su garra, y por supuesto, se puede seguir escuchando el ronroneo del eterno motor boxer de 6 cilindros.

### HIJO DE UN ESCARABAJO

Para conocer los orígenes del Porsche 911 Carrera 2, hay que remontarse a 1948. Poco después del final de la Segunda Guerra Mundial, Ferdinand Porsche culminó su sueño de realizar un coche deportivo. Para ello tomó la base del ya popular Volkswagen Escarabajo y nació el Porsche 356, primer modelo de la marca. Del 356, cincuenta ejemplares fueron realizados en unas factorías en Gmünd, ya que debido a la Segunda Guerra Mundial se vieron obligados a desplazarse a esta ciudad. Más tarde, una vez acabado el conflicto bélico, ya en Stuttgart, siguió la producción normal de este modelo.



TOP  
10

El Honda NSX se distingue por contar con tecnología muy avanzada proveniente de la Fórmula 1. También es el único deportivo que se fabrica en serie con carrocería de aluminio. Este magnífico ejemplar, comparado con otros rivales suyos, tiene un precio muy competitivo, **11.554.528** ptas.



# H

## onda NSX Tecnología de F-1

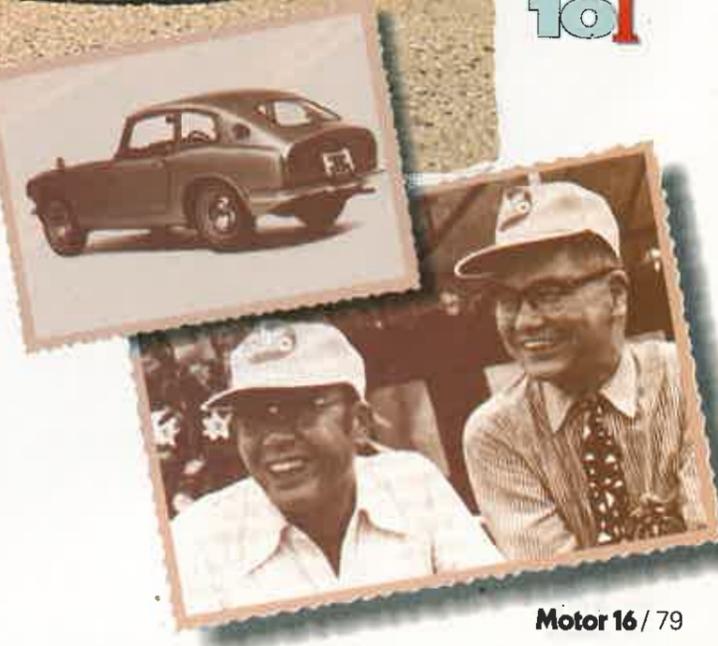
El Honda NSX es un auténtico fuera de serie por varias razones. Una de ellas, es que hereda toda la sabiduría que el gigante japonés ha adquirido en Fórmula 1. Buena

prueba de ello es la concepción de su motor, suspensiones, etc. El motor, construido íntegramente en aluminio, equipa un sofisticado sistema electrónico denominado VTEC, que regula el grado de apertura de las válvulas y además las bielas son de titanio. Otra de las curiosidades de este magnífico ejemplar, es que es el único deportivo del mundo que se fabrica en serie con carrocería de aluminio. La marca tuvo verdadera

obsesión para que el peso del coche fuese muy reducido, éste es el motivo por el que han utilizado en su elaboración aleaciones ligeras de diferentes tipos. En el desarrollo de este deportivo colaboró Ayrton Senna, tricampeón del Mundo de Fórmula 1. Honda quiso que fuese un coche capaz de ofrecer unas elevadas prestaciones, pero que a la vez fuese un vehículo muy fácil de conducir y confortable.

### EL GRAN PATRIARCA

El imperio Honda se debe a la tenacidad de Soichiro Honda, su creador, un hombre que supo hacer frente a todo tipo de adversidades con el fin de lograr sus objetivos. Un hombre que ya desde niño sintió pasión por todo lo que se movía sobre ruedas impulsado por un motor. La afición de Honda por construir coches de vocación deportiva le viene desde prácticamente los inicios de su fábrica de coches, allá por el 1962. Tres años después vieron la luz el S-800 y el S-600 (en la foto). Este coche era un coupé impulsado por un sencillo motor de 606 centímetros cúbicos de 57 caballos.



TOP  
10

## Cómo reconocer un coche seguro.

Sería muy fácil que se pudiera medir la seguridad de un coche por el grosor de sus parachoques, pero esto no es tan sencillo.

A primera vista un parachoques muy grueso parece muy seguro, pero sólo es efectivo a velocidades inferiores a 5 kilómetros/hora. A mayor velocidad, puede ser incluso peligroso, ya que los pasajeros se verían afectados por la excesiva fuerza de la desaceleración. Y sería muy triste comprobar que el único que no ha sufrido daños es el coche.

Por el contrario, solamente una precisa y precalculada deformación de la carrocería es capaz de absorber el golpe y proteger efectivamente a los pasajeros del automóvil.

### **Astra: Innovación en ingeniería de seguridad.**

En los últimos años algunos de los avances más importantes en la construcción de automóviles se han desarrollado en el campo de la ingeniería de seguridad, aunque éstos no son fácilmente reconocibles a simple vista. Y el mejor representante de esta innovadora ingeniería de seguridad es el nuevo Opel Astra.

Nunca antes había sido posible calcular con tanta precisión la seguridad de los pasajeros, y ponerlo en práctica como en el nuevo ASTRA. Pero en la nueva línea

de ASTRA hay mucho más. Gracias al superordenador CRAY, los ingenieros de Opel han hecho posible que el diseño de la carrocería del ASTRA sea más aerodinámico y elegante. Con más espacio interior y que ofrezca hasta un 34% más de rigidez torsional.

### **Mayor seguridad, de serie.**

El OPEL ASTRA, es el único automóvil de su categoría que incorpora sensores en los cinturones, aumentando la sujeción al asiento y disminuyendo así el movimiento inercial, lo que se traduce en una mayor seguridad. Y también el ASTRA, es el primer y único coche de su clase que ofrece doble barra de acero en las puertas, como protección adicional en caso de impacto lateral. Así mismo, el OPEL ASTRA es único en su categoría al ofrecer el sistema de suspensión DSA, que corrige la trayectoria y

reduce considerablemente el riesgo de derrapaje en carreteras con condiciones adversas.

Y por si fuera poco, el ASTRA GSi 16 V. es el único de su clase con un control electrónico de tracción que evita que la ruedas motrices patinen en superficies resbaladizas, contribuyendo significativamente a la seguridad activa del ASTRA. Un auténtico deportivo con sistema de frenos ABS, por supuesto, de serie. ¿Cómo reconocer un coche seguro? La respuesta es fácil: sólo hay que fijarse en los vehículos con el logo Opel. Un símbolo de seguridad activa y pasiva y de responsabilidad con el medio ambiente, gracias a su innovadora ingeniería alemana.

*¡Opel mejor que nunca!*

OPEL 



Hablar del mejor automóvil del mundo es fácil si éste es el Mercedes 600 SEL. Confortable, seguro, poderoso... perfecto. Qué no se puede decir de esta maravilla de la técnica. Precio: 18.383.865 Ptas.



# M

## ercedes 600 SEL

### Seis estrellas

Si se tuviese que calificar con estrellas las excelencias del Mercedes 600 SEL, no sería suficiente ni razonable otorgarle la máxima puntuación puesto que en

este caso se superan los standards habituales adjudicables a un coche. Sus más de cinco metros de discreta apariencia dejan paso a unos interiores modélicos. Funcionalidad y ergonomía se funden para que los ocupantes viajen ajenos a todo lo que pueda ocurrir fuera de sus fronteras de metal. Silencio de marcha en una máquina que alcanza los 250 kilómetros por hora sin un ruido más alto que otro. Es inútil buscar

un accesorio pensando que no va a estar. El Mercedes 600 SEL tiene absolutamente de todo, desde control automático de velocidad hasta airbag, pasando por asientos con calefacción o climatización automática. Para redondear el trabajo, los técnicos alemanes han construido un vehículo perfecto en cuanto a comportamiento y motor. Está claro, pues, que cinco estrellas son pocas para, posiblemente, el mejor coche del mundo.

### EL «GROSSER» MERCEDES

Las primeras limusinas de gran tamaño fueron lanzadas al mercado por Mercedes en 1930, siendo muy utilizadas por miembros del partido nazi. En total fueron 117 las unidades fabricadas del que fue el coche de lujo de la marca alemana durante diez años, con todo lo que por entonces la técnica ofrecía. En un principio el «Grosser Mercedes», disponía de un motor de ocho cilindros con 7,7 litros de cilindrada y una potencia de 150 caballos. En 1938 se modernizan totalmente con chasis independiente, caja de cambios de cinco velocidades y un motor sobrealimentado de 230 caballos.



TOP 10

El coche más vendido en toda la historia del automovilismo todavía se puede comprar en España, aunque sólo de segunda mano. El de la foto tiene un precio de **2.700.000** pesetas.



# Volkswagen Escarabajo Pueblo numeroso

En septiembre de 1933, Adolf Hitler hizo un curioso encargo a Ferdinand Porsche: «El coche que usted debe proyectar para el pueblo germano, podrá tener cualquier precio,

siempre que no sobrepase los mil marcos». A partir de entonces empezó a escribirse la historia del coche más popular jamás vendido. En torno a veinticinco millones de unidades del escarabajo se han comercializado por todos los países del mundo. En la actualidad, este modelo denota el paso del tiempo, pero encierra en su carrocería un increíble encanto que lo lleva a convertirse en el capricho de aquellos afortunados que pueden

hacerse con los servicios de uno. La sonoridad interior resulta elevada, el habitáculo transmite gran sensación de estrechez y la visibilidad pone las cosas difíciles, sobre todo en circulación urbana. Pero su línea, sigue dejando atónito a más de uno y las versiones descapotables, cuyo mecanismo para plegar la capota es muy similar a los vehículos actuales, causan furor. Se trata, sin duda, del capricho más popular.

## EL COCHE DEL PUEBLO

Cuando Hitler tenía en mente la utilidad de un coche popular, sabía también como lo denominaría: Volkswagen (El coche del Pueblo). El éxito de este modelo, respaldado por el dictador, motivó el nacimiento de una marca. La denominación «escarabajo» fue muy posterior y no es universal ya que en Italia se le denomina «Maggiolino» (Mariquita). La marca sigue realizando coches con una filosofía similar: austeros, fiables, eficaces y sin ornamentos. Otro modelo sigue en la actualidad el brillante paso del Escarabajo: el Volkswagen Golf, recién elegido Coche del Año en Europa 1992.



TOP  
10



## El diesel campeón.

Acaba de nacer un diesel deportivo. Fuerte de carácter; rápido de respuesta.

Ha nacido un diesel campeón: El Nuevo Citroën ZX Diesel. Con la misma potencia y robustez del Citroën ZX, más la economía de un motor diesel. Un coche capaz de ofrecer toda la potencia, seguridad y equipamiento que convirtieron al Citroën ZX en campeón del Rallye París-Dakar '91.

Si busca un coche deportivo, corra. Es un diesel.

El Nuevo Citroën ZX Diesel es capaz de alcanzar los 167 Km/h. Su motor de 1.905 cc y 71 CV proporciona la potencia y velocidad propias de los motores de gasolina, con la ventaja de ofrecer la economía de un diesel. Su consumo de sólo 4,5 litros a 90 Km/h, la capacidad de su depósito, de 56 litros, unida a las cualidades aerodinámicas del vehículo, con un Cx de 0,32/0,33, le permiten ofrecer una autonomía de 1.200 Km a una velocidad de 90 Km/h, o de 950 Km a 120 Km/h en autopista. Todo un logro en economía, respaldado en todo momento por la potencia y fiabilidad de su motor.

Si busca un coche seguro, corra. Es un diesel.



**CITROËN**

NUEVA GAMA CITROËN ZX DIESEL DESDE 1.620.000 PTAS\*

\* Precio máximo recomendado. IVA, transporte y Operación Promocional incluida. Válido hasta fin de mes. No acumulable a otras ofertas promocionales.

La estructura de la carrocería del Nuevo Citroën ZX está provista de una plataforma compuesta de un armazón de vigas de acero prerrevestido que garantizan la total integridad del habitáculo.

Su tren trasero autodireccional consigue que las ruedas traseras giren en la misma dirección que las delanteras, con un efecto similar a los vehículos con cuatro ruedas directrices. La seguridad en carretera es extraordinaria.

Si busca un coche lujoso, corra. Es un diesel.

El confort interior del Citroën ZX Diesel responde a un concepto de lujo más propio de los coches de gasolina que el habitual en los diesel. El confort se deja sentir en detalles como el volante, regulable en altura; los cinco cinturones de seguridad, los reposacabezas traseros integrados... La capacidad modular es única en Europa, al ofrecer la posibilidad de deslizar longitudinalmente el asiento trasero y reclinar el respaldo para ofrecer mayor superficie de maletero, o incluso un espacio protegido para que los niños viajen con mayor seguridad.

Si busca un coche potente, robusto, seguro y bien equipado, ya lo ha encontrado. Es un diesel. El Nuevo Citroën ZX Diesel.

NUEVA GAMA CITROËN ZX GASOLINA DESDE 1.473.450 PTAS\*



**Campeón del París-Dakar '91  
Campeón del Rallye Faraones '91**

**NUEVO CITROËN ZX. NACIDO CAMPEON**



**VIRTUDES**

- Facilidad de conducción
- Rendimiento del motor
- Equipamiento y precio

**PORSCHE 968**  
**PRECIO: 7.885.014 PTAS.**

- Marcha atrás sin gatillo
- Volante bajo
- Limpia trasero no intermitente

**DEFECTOS**

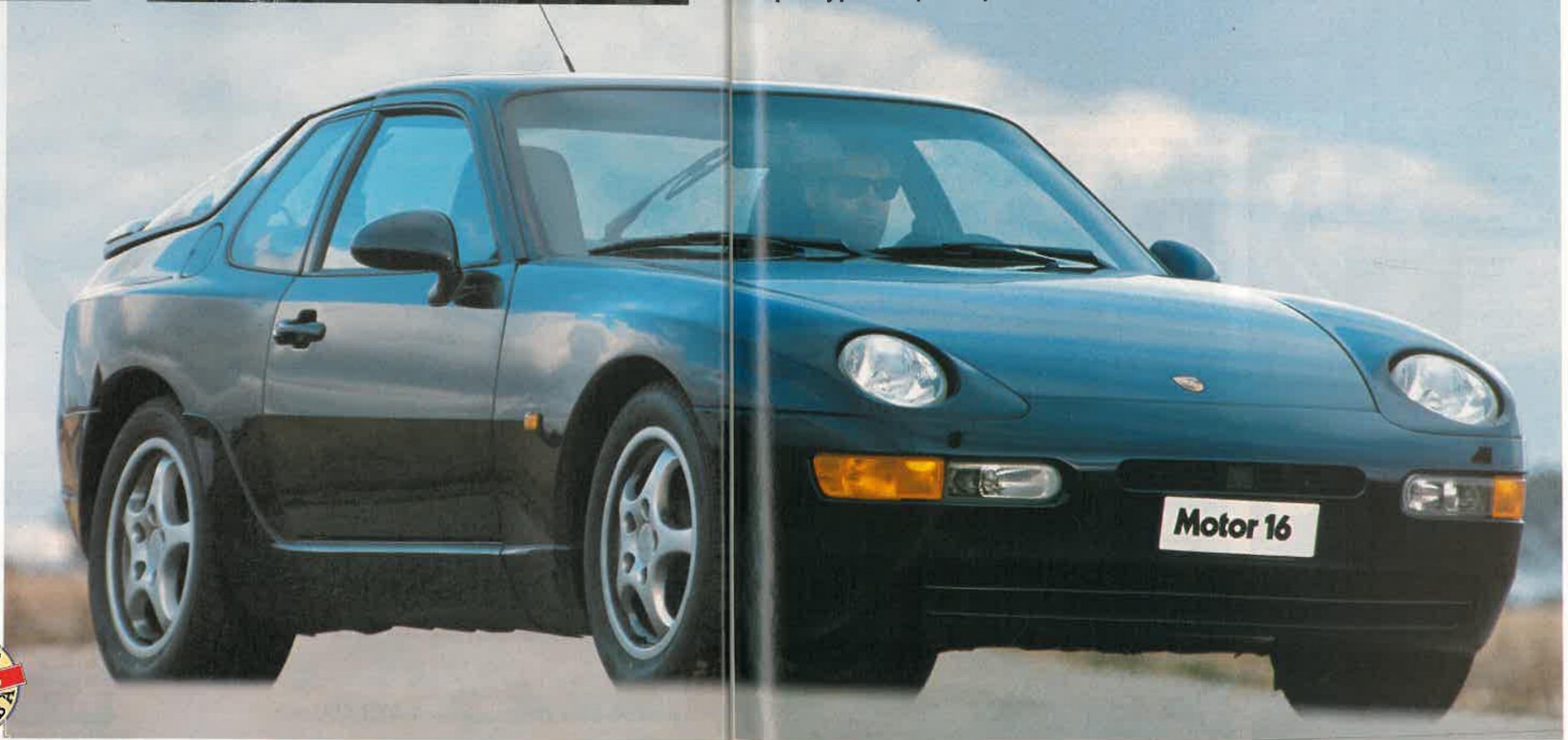
**PORSCHE 968**

**MANEJABLE Y EFICAZ**

*Relacionar temperamento deportivo con facilidad de conducción no es difícil cuando se conducen coches como el Porsche 968. El mejor en su categoría por precio y por sus especiales prestaciones.*

|                     |       |
|---------------------|-------|
| <b>DISEÑO</b>       | ★★★★  |
| <b>CALIDAD</b>      | ★★★★  |
| <b>PRESTACIONES</b> | ★★★★  |
| <b>CONFORT</b>      | ★★★   |
| <b>SEGURIDAD</b>    | ★★★★★ |
| <b>CONSUMO</b>      | ★★★   |
| <b>PRECIO</b>       | ★★★   |

**T**ENER garra cuando se precisa, sin que sea necesario conducir a tope, respirar seguridad cuando se superan los límites razonables de la carretera o disfrutar de todas las comodidades de un automóvil de lujo son algunas de las ventajas de conducir un Porsche de la década de los 90 y sobre todo de este nuevo 968.



## FICHA TECNICA



**MOTOR:** Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación ligera. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante una cadena. Sistema de regulación variable del árbol de levas (Vario-Cam). Cuatro válvulas por cilindro. Cilindrada: 2 900 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 104 mm. Carrera: 88 mm. Compresión: 11,0 a 1. Potencia máxima: 240 CV (176 Kw) a 6 200 rpm. Par máximo: 31,1 Mkg (305 Nm) a 4.100 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina sin plomo.

**TRANSMISION:** Tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios manual de seis marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1 000 rpm: 9,6 km/h. En 2ª a 1 000 rpm: 15,3 km/h. En 3ª a 1 000 rpm: 21,3 km/h. En 4ª a 1 000 rpm: 27,6 km/h. En 5ª a 1 000 rpm: 33,6 km/h. En 6ª a 1 000 rpm: 42,7 km/h.

**DIRECCION:** Sistema: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: XXX vueltas. Diámetro de giro: XXX metros.

**FRENOS:** Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos ventilados. Antibloqueo de frenos: Bosch, de serie.

**SUSPENSION:** Delantera: Independiente, con rótulas y brazos transversales. Amortiguadores telescópicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora. Trasera: Independiente, de brazos inclinados, con amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora.

**RUEDAS:** Neumáticos: 205/55 ZR 16 delante y 225/50 ZR 16 detrás. Llanteras de aleación de 7J x 16 pulgadas delante y 8J x 16 pulgadas detrás.

**PESOS Y CAPACIDADES:** Peso en orden de marcha: 1 370 kg. Capacidad del depósito de combustible: 74 litros.

## CONSUMOS



(Datos en l/100 Km)

| CIUDAD                |      |
|-----------------------|------|
| A 29 km/h de promedio | 13,2 |
| CARRETERA             |      |
| A 90 km/h de cruceo   | 8,1  |
| En conducción rápida  | 13,9 |
| AUTOPISTA             |      |
| A 120 km/h de cruceo  | 9,1  |
| A 140 km/h de cruceo  | 10,9 |
| CONSUMO MEDIO POND.   |      |
| Litros 100/km         | 11,7 |
| AUTONOMIA MEDIA       |      |
| Kilómetros recorridos | 585  |

90/ Motor 16

**COMPAÑERO FIEL**  
Es difícil que el 968 se desmande. El ritmo que se puede alcanzar en terreno virado depende de las limitaciones del conductor, en el último Porsche es también difícil encontrarlas.



## DOS HORAS EN UN PORSCHE



**LA OPINIÓN** de Pepa Lucas, una conductora de tipo medio que conduce habitualmente un Citroën AX y que recorre al año unos 10.000 kilómetros, puede sacar de dudas a una buena parte de los lectores sobre lo que siente una persona poco acostumbrada a conducir deportivos cuando maneja un Porsche.

**LO PRIMERO** que pone de manifiesto es que echa en falta es un mando a distancia de apertura de puertas porque «después de pagar ocho millones es lo menos que podían ofrecer».

Esta opinión contrasta enseguida con los siguientes comentarios... «es silencio-

so, frena estupendamente con sólo acariciar el pedal y se conduce incluso mejor que un utilitario porque da más seguridad». Pero lo que más le gusta es que conduce mucho mejor que un utilitario. Ofrece mucha más seguridad y éste es un aspecto que debe valorarse en sobremanera». Sin embargo, es quizás el aspecto lúdico el que más le llama la atención, al asegurar que «sentada al volante de un Porsche se siente una «supermujer». Esta valoración era la que pretendíamos encontrar en esta insólita «toma de contacto» entre un Porsche desconocido y una fémina novata.

**POR ÚLTIMO**, y puesta a buscar pegajos, nuestra circunstancial probadora, se sorprendió del poco espacio de las plazas traseras y protestó cada vez que tenía que engranar la marcha atrás. «La verdad, dijo, es que ofrece una sensación inusual para los que estamos acostumbrados a este tipo de coches».



La marca alemana quiere dar un nuevo aire a sus modelos de base de manera que el comprador no piense que conduce un producto inferior. Y sin duda el trabajo les ha salido redondo ya que en el nuevo modelo se han combinado a la perfección la línea del 928, los detalles del 911, un motor potenciado y un equipamiento y precio realmente excepcionales. El producto final, manteniendo la filosofía de la casa en cuanto a exclusividad, se presenta como una excelente evolución del 944 y a su vez una atractiva puerta de entrada para acceder a un mundo diferente.

## SENTADOS AL RAS

Una vez que el propietario del 968 se ha dejado caer (nunca mejor dicho) en el asiento, se va a encontrar con un habitáculo de aspecto agradable y calidad germana. Los asientos con hasta ocho tipos diferentes de regulación eléctrica son cómodos y se adaptan al cuerpo del conductor como un guante. Sin embargo, la postura ideal de conducción, al menos para los más altos, no terminará de alcanzarse nunca mientras no se ofrezca un volante regulable en altura.

En general, el cuadro de instrumentos no ha variado en relación al

944 al igual que las plazas traseras, unas plazas simbólicas en las que incluso dos niños y no digamos dos adultos, pueden sentirse bastante agobiados en función de la duración del recorrido (ya se trabaja en un Porsche de cuatro puertas y cuatro plazas reales).

Al girar la llave de contacto un importante despliegue de «chivatos» informan al conductor de que el 968 cuenta con antibloqueo de frenos y *airbag* para conductor y acompañante, todo ello incluido de serie.

Los pedales de embrague o freno no son más duros que los utilizados por una berlina de tipo medio o incluso por un utilitario, y el cambio se maneja con facilidad y precisión, lástima que no se haya previsto un gatillo que impida engranar la marcha atrás a veces con la misma facilidad que se engrana la primera. Algo que ocurre con una asiduidad preocupante cuando se realiza alguna maniobra rápida.

Una vez en marcha, las medidas del coche son razonables y es fácil acostumbrarse a ir sentado prácticamente en el suelo. Los nuevos retrovisores exteriores, aerodinámicos y de gran superficie acristalada, permiten controlar muy bien el ángulo trasero y en general, y si es la primera vez que se accede a un deportivo de estas características,



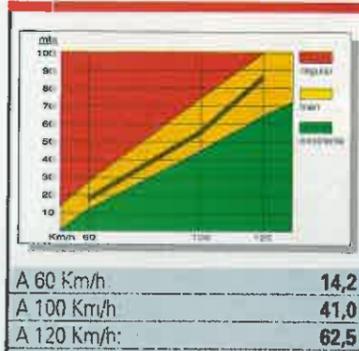
**TE ABRAZAN**  
En los asientos delanteros se consigue la posición que se desee. Tres mandos eléctricos son los responsables de ello.



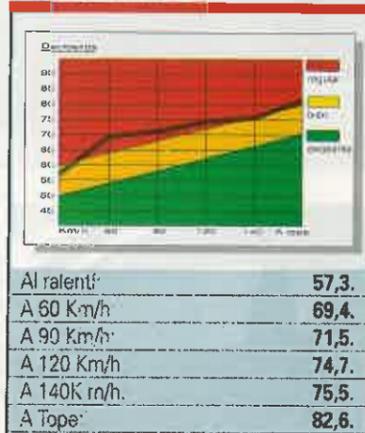
**PARA UN MOMENTO**  
Se pueden utilizar por dos niños o dos adultos. En este último caso lo mejor es que sea en un trayecto corto, pues se viaja bastante apretado.

Motor 16 / 91

## FRENOS



## SONORIDAD



**EL DE SIEMPRE**  
Fle'es a este  
cuatro  
cilindros, los  
técnicos  
alemanes lo  
han mejorado  
aún más. El  
airbag es de  
serie para el  
conductor y  
para el  
acompañante.



el conductor enseguida se encuentra en disposición de averiguar las excelencias de un chasis extraordinario y del mejor motor en su clase.

Engranar marchas y acelerar hasta alcanzar la velocidad máxima no tendría nada de especial si no fuera porque el 968 tiene seis velocidades hacia adelante y llega hasta los 251 kilómetros por hora en un suspiro. La nueva caja de cambios merece un sobresaliente ya que con ella se puede realizar una conducción deportiva incluso en quinta velocidad (se alcanzan los 220 kilómetros por hora) o economizar combustible en sexta a unos cruceros envidiables y con el motor muy desahogado (en 6ª a 200 Km/h la aguja del cuentavueeltas se mantiene en 5.000 rpm.).

Ni que decir tiene que estos desarrollos tan acertados, junto con la impresionante elasticidad del motor (la marca avisa que el 968 tiene un par motor superior al de cualquier otro automóvil de su categoría), permiten que el conductor circule por ciudad plácidamente sin apenas utilizar el cambio y disponiendo en todo momento de una reserva de potencia muy apreciable para maniobras imprevistas. Incluso la elasticidad del 968 permite cambiar directamente de segunda a quinta o de primera a cuarta sin que el motor sufra lo más mínimo y con el consiguiente ahorro.

### 4 CILINDROS, 6 MARCHAS

Un motor de tres litros, cuatro cilindros y 16 válvulas como el utilizado en el 968 no está muy generalizado en este tipo de deportivos. De él se puede conseguir una elasticidad razonable pero también unas vibraciones extras muy desagradables. En Porsche han mejorado todavía más lo primero y han eliminado lo segundo. La elasticidad se ha aumentado gracias al sistema VarioCam, patentado por Porsche, que mejora la respuesta del motor a bajo y medio régimen. Por otro lado, se han utilizado dos ejes de equilibrado de masas que proporcionan al motor del 968 una suavidad de funcionamiento similar a la de motores con cinco o seis cilindros. El último Porsche acelera con ganas desde que se comienza a pisar el pedal derecho, si bien cuando se superan las 4.000 revo-

## UNA OPINIÓN El precio de lo exclusivo

*PARA el público de la calle, aquél que no distingue muy bien un Seat 131 de un Toledo, no pasa de ser una locura el gastarse casi ocho millones de pesetas, que es lo que cuesta el Porsche de nuestra prueba, en un automóvil que a su manera de ver le va a llevar de un punto a otro con la misma facilidad que otro mucho más económico. Es más, si se ponen a echar cuentas, por el dinero que algunos invertirán en este Porsche, podría comprarse, por poner un ejemplo, una Yamaha TDM 850, un Volkswagen Polo Coupé GTI, un Peugeot 405 GL y un Mercedes 190 E 1.8, un parque móvil para toda la familia.*

*LO CIERTO es que no les falta parte de razón, sin embargo la exclusividad tuvo, tiene y tendrá un precio, y en este caso la palabra Porsche no solamente habla para muchos de situaciones o momentos irrepetibles, para la mayoría, ser propietario de un Porsche significa haber alcanzado la cúspide, situarse a otro nivel. Esto, aunque en muchas ocasiones sólo sea una sensación, sigue teniendo un precio, por el momento, bastante prohibitivo.*

luciones por minuto, el tirón suplementario recuerda bastante la entrada de un turbo.

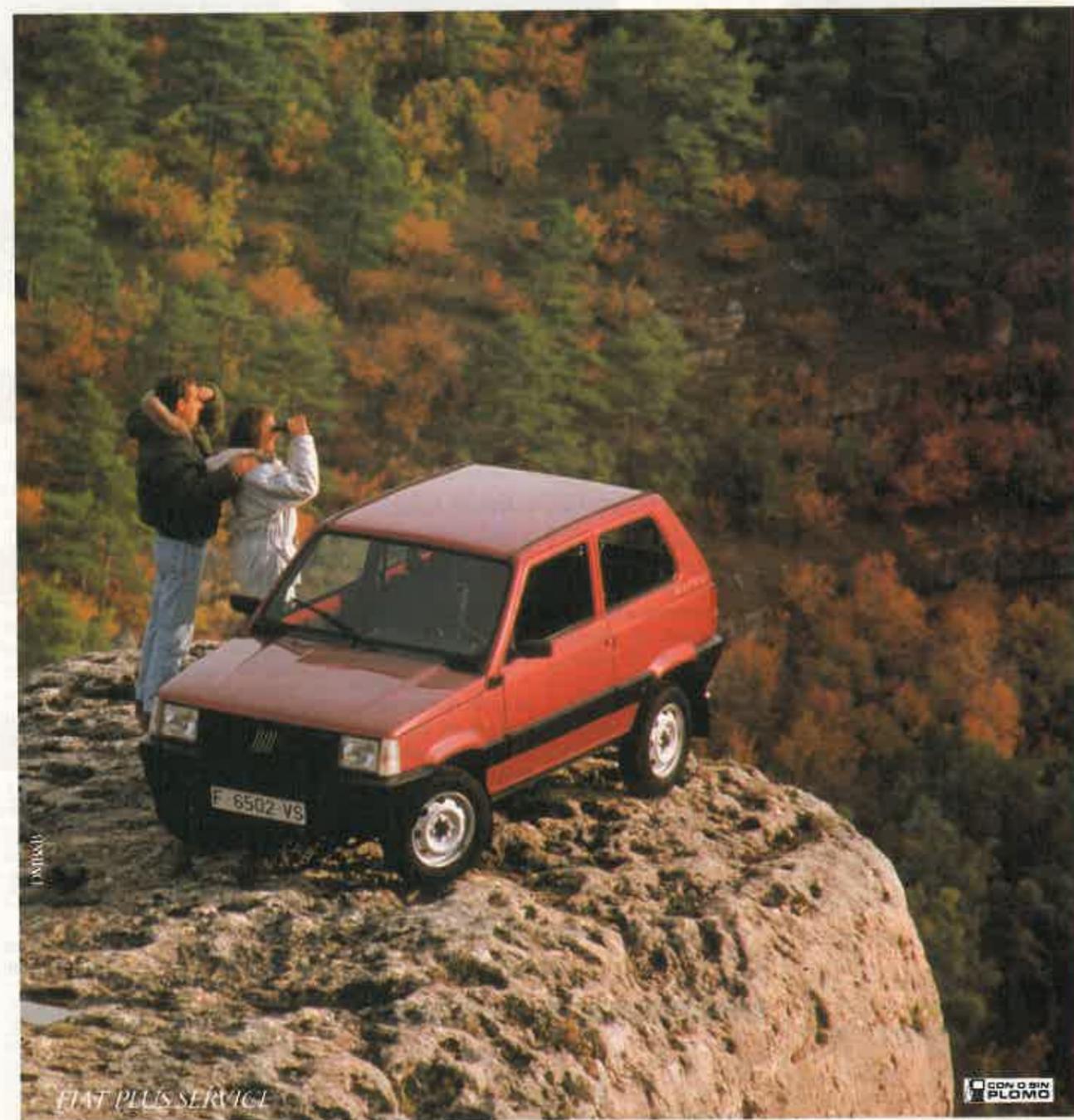
En autovía o autopista, el frontal de un Porsche sorprende e impone respeto en general, pero sobre todo a los que circulan por la izquierda sin tener que hacerlo. Ni siquiera hace falta dar ráfagas, todo el mundo se retira con celeridad. Si algún despistado no lo hace, el 968 frena con una efectividad especial. Cuatro discos ventilados de grandes dimensiones junto con el sistema antibloqueo ABS, se encargan de reducir la velocidad del coche o detenerlo en muy pocos me-

# COMO HACER DE UNA MONTAÑA UN GRANO DE ARENA.

Sitúese frente a una montaña con barro, nieve o agua, súbase en su Fiat Panda Trekking 4 x 4, co-

# DE ARENA.

La montaña se irá transformando, a medida que suba, en un pequeño grano de arena. Así de fácil. loque la palanca selectora en tracción 4 x 4, acelere:



## PANDA TREKKING 4x4



# EQUIPAMIENTO



|                                 |      |
|---------------------------------|------|
| Cuentarrevoluciones             | SI   |
| Manómetro de aceite             | SI   |
| Termómetro de agua              | SI   |
| Indicador carga batería         | SI   |
| Ordenador de viaje              | OP   |
| Volante regulable               | NO   |
| Faros antiniebla                | SI   |
| Aire acondicionado              | SI   |
| Asiento regulable en altura     | SI   |
| Asientos regulables electr.     | SI   |
| Retrovisores regulables electr. | SI   |
| Mando a distancia               | NO   |
| Elevavinas eléctricos (D/T)     | SI/- |
| Cierre centralizado             | SI   |
| Cinturones traseros             | SI   |
| Asiento posterior divisible     | SI   |
| Luz interior orientable         | NO   |
| Faros regulables desde interior | SI   |

**NO REGULABLE**  
Los más altos, a pesar de llevar el asiento lo más bajo posible, no encuentran la posición ideal. Se solucionarían con un volante más alto o regulable.



**FAROS RETRÁCTILES**  
Una vez fuera, los faros retráctiles vibran ligeramente en terrenos bacheados. Las llantas se han tomado del 911 Turbo.



# PRESTACIONES



| VELOCIDAD MÁXIMA            |      |
|-----------------------------|------|
| Km/h                        | 251  |
| ACELERACION (seg.)          |      |
| 400 m salida parada         | 15,6 |
| 1.000 m salida parada       | 27,7 |
| De 0 a 100 km/h             | 7,0  |
| Recorrido (metros)          | 122  |
| RECUPERACION                |      |
| 400 m desde 40 km/h en 4ª   | 17,3 |
| 400 m desde 40 km/h en 5ª   | 19,5 |
| 1.000 m desde 40 km/h en 4ª | 30,5 |
| 1.000 m desde 40 km/h en 5ª | 35,0 |
| De 80 a 120 km/h en 4ª      | 7,9  |
| recorrido (metros)          | 212  |
| De 80 a 120 km/h en 5ª      | 10,4 |
| recorrido (metros)          | 275  |

## OPCIONES

Techo abatible eléctricamente y extralib. 215.000 pesetas. Diferencial autoblocante: 165.000 pesetas. Radio con CD: 180.000 pesetas. Llantas forjadas de 17 pulgadas: 196.000 pesetas. Tiptronic: 533.000 pesetas.

tros. Admite un uso intensivo sin desfallecer.

A nada que se conduzca medianamente bien es fácil disfrutar con el 968 mas allá de la simple relación hombre-máquina. La comodidad que ofrecen las suspensiones en casi todas las circunstancias no impide que el nuevo modelo circule por las carreteras más enrevesadas como «Pedro por su casa». El

## EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

### A FAVOR

▲ Doble airbag para conductor y pasajero sin sobrepeso, en una alarde de preocupación por la seguridad

▲ El aire acondicionado, también de serie, que se muestra muy efectivo y de fácil utilización.

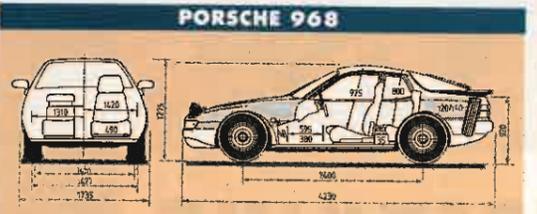
▲ El ABS, sin recargo, así como los cinturones traseros de tres anclajes. También, que se ofrezca como opción el cambio Tiptronic.

### EN CONTRA

▼ El lavaluneta trasero sólo cuenta con una velocidad fija, sin posibilidad de utilización intermitente.

▼ Por falta de espacio, la rueda de repuesto es de las de emergencia, utilizable tan sólo para llegar al taller.

▼ Hace falta un volante regulable, ya que a los más altos les cuesta encontrar la posición idónea. No se ofrece ni en opción.



## FRENTE A SUS RIVALES

Al subir un escalón en la gama Porsche al 968 le toca medir sus fuerzas con modelos extraordinariamente preparados. Rivales de la talla del Maserati 222 SE, Nissan 300 ZX Turbo o Renault Alpine A610. De todos ellos el Porsche es, en relación a su equipamiento, el más barato además de ser también el que menos gasta con diferencia. Ventajas adicionales son su tremenda eficacia y un nombre que mueve montañas.

El Nissan es, por su parte, el más potente y el que cuenta con el motor más moderno y brillante. Es algo más caro que el Porsche pero supera por muy poco los ocho millones. El Alpine se va de precio y no es tan efectivo como el alemán algo que también ocurre en el Maserati.

La elección debería estar entre Porsche y Nissan pero nosotros recomendamos probar ambos coches porque sobre gustos...

968 es noble y seguro, ahora bien, todo automóvil tiene sus límites y todo conductor también. Cuando ambos atraviesan el umbral de lo ilógico, o el estado del asfalto no acompaña, los sustos pueden venir de la mano de un tren trasero nervioso con ganas de ponerse por delante. En cualquier caso, poner en un compromiso a estos impresionantes neumáticos es bastante difícil.

Es importante la seguridad que transmite el 968, algo que permite afrontar kilómetros y kilómetros con 240 caballos bajo el pie derecho y la certeza de que en todo momento van a estar bajo el control del conductor. El avance respecto al 944 ha sido grande y el esfuerzo en cuanto al precio, rebajado respecto a aquél, muy significativo. El Porsche 968 no es un deportivo barato pero lo entregado a cambio de los casi ocho millones de pesetas, bien lo vale.

Andrés Mas  
Fotos: José Robledo

## DATOS DEL COMPRADOR

**Fabricante/Importador:** Porsche España S.A. Paseo de la Castellana 141. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 572 04 05 **Garantía:** Dos años sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 20 puntos de asistencia en toda España.

# USADOS

## ALFA ROMEO

| MODELO                   | 90   | 89   | 88   | 87   | 86   |
|--------------------------|------|------|------|------|------|
| Alfa 33 SL               | —    | —    | —    | —    | 560  |
| Alfa 33 QD               | —    | —    | —    | —    | 600  |
| Alfa 33 QV               | —    | —    | —    | —    | 590  |
| Alfa 33 1.3 S            | 950  | 810  | 730  | 670  | —    |
| Alfa 33 1.5 4x4          | —    | 950  | 870  | 790  | 710  |
| Alfa 33 1.5 TL           | 1020 | 860  | 780  | 630  | —    |
| Alfa 33 1.7 QV           | 1160 | 980  | 890  | 800  | —    |
| Alfa 33 1.7 IE           | 1130 | 950  | 860  | —    | —    |
| Alfa 33 1.7 SW           | —    | 1050 | 950  | —    | —    |
| Alfa 33 1.3 Nuevo        | 1110 | —    | —    | —    | —    |
| Alfa 33 1.5 TI Nuevo     | 1190 | —    | —    | —    | —    |
| Alfa 33 1.7 IE Nuevo     | 1320 | —    | —    | —    | —    |
| Alfa 33 1.7 IE Boxer 16V | 1630 | —    | —    | —    | —    |
| Alfa 75 1.6 C            | 1140 | 950  | —    | —    | —    |
| Alfa 75 1.8 C            | 1220 | 1030 | 920  | —    | —    |
| Alfa 75 1.8 IE           | 1360 | 1150 | —    | —    | —    |
| Alfa 75 1.8 TB           | —    | —    | —    | 1260 | 1010 |
| Alfa 75 1.8 T América    | 1820 | 1550 | 1440 | —    | —    |
| Alfa 75 2.0 C            | —    | 1180 | 1080 | 930  | 800  |
| Alfa 75 2.0 TS           | 1800 | 1360 | 1200 | 1110 | —    |
| Alfa 75 2.0 TD           | 1570 | 1330 | 1200 | 970  | 840  |
| Alfa 75 2.4 TD           | 1750 | 1480 | —    | —    | —    |
| Alfa 75 2.5 QV           | 1580 | 1500 | 1380 | 930  | —    |
| Alfa 75 3.0 América      | 2260 | 1920 | 1740 | 1570 | —    |
| Alfa 90 2.0              | —    | —    | —    | 730  | 560  |
| Alfa 90 2.5              | —    | —    | —    | 920  | 700  |
| Alfa 90 2.4 TD           | —    | —    | —    | 830  | 670  |
| Sprint 1.5               | —    | —    | 810  | 660  | 530  |
| Sprint 1.7 QV            | —    | 930  | 840  | —    | —    |
| GTV 2.0                  | —    | —    | —    | 880  | 700  |
| GTV 2.5                  | —    | —    | —    | 1100 | 830  |
| Spider 2.0 FL            | —    | —    | 1530 | 1280 | 1150 |
| 164 Twin Spark           | 2300 | 2070 | —    | —    | —    |
| 164 3.0 V6               | 2980 | 2680 | —    | —    | —    |
| 164 2.5 TD               | 2640 | 2380 | —    | —    | —    |

## BMW

## SEAT

## WOLVO

## RENAULT

## FIAT

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

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

Esta lista se actualiza trimestralmente.



## AUDI

| MODELO              | 90   | 89   | 88   | 87   | 86   |
|---------------------|------|------|------|------|------|
| 80 CD               | —    | —    | —    | —    | 760  |
| 80 GTE              | —    | —    | —    | —    | 810  |
| 80 Quattro          | —    | —    | —    | —    | 1360 |
| 80 CD TD            | —    | —    | —    | —    | 710  |
| 80 Special          | 1650 | 1490 | —    | —    | —    |
| 80 1.8 E            | 1750 | 1580 | —    | —    | —    |
| 90 2.2 E            | 2120 | 1990 | 1700 | 1530 | —    |
| 90 2.2 E Aut.       | 2400 | 2160 | 1950 | 1760 | —    |
| 90 2.0 Front        | 2670 | 2400 | —    | —    | —    |
| 90 Quattro          | 2800 | 2500 | 2250 | 2030 | —    |
| 100 CC              | —    | —    | —    | 1030 | 790  |
| 100 CD y 2.2 E      | 2090 | 1990 | 1870 | 1690 | 1160 |
| 100CC Avant         | 2330 | 2220 | 2010 | 1720 | 1300 |
| 100 CC Diesel       | 1670 | 1560 | 1410 | 1090 | 840  |
| 100 CD Turbo Diesel | 1570 | 1770 | 1590 | 1240 | 950  |
| 200 Turbo           | 3390 | 3060 | 2710 | 2340 | 1900 |
| 200 Turbo Aut.      | 3650 | 3290 | 2960 | —    | —    |
| 200 CD              | —    | —    | 2110 | 1640 | 1230 |
| 200 Quattro         | 3560 | 3250 | 2710 | 2300 | 1860 |
| 200 V8              | 5560 | 5270 | —    | —    | —    |
| Coupe GT            | 2110 | 1790 | 1520 | 1220 | 930  |
| Coupe Quattro       | 2760 | 2480 | 2120 | 1700 | 1290 |

## BMW

| MODELO    | 90   | 89   | 88   | 87   | 86   |
|-----------|------|------|------|------|------|
| 316/316 i | 1440 | 1350 | 1220 | 1060 | 990  |
| 316 i 4p  | 1530 | 1440 | 1350 | 1160 | 1030 |
| 318 i     | 1620 | 1530 | 1400 | 1230 | 1060 |
| 318 i 4p  | 1710 | 1620 | 1490 | 1280 | 1160 |
| 318 i S   | 1900 | —    | —    | —    | —    |
| 320 i     | 1890 | 1760 | 1620 | 1450 | 1280 |
| 320 i 4p  | 1990 | 1850 | 1710 | 1540 | 1370 |
| 324 D     | 1780 | 1620 | 1540 | 1420 | —    |
| 324 TD    | 2100 | 1890 | 1710 | —    | —    |
| 325 i     | 2400 | 2230 | 2060 | 1890 | 1760 |
| 325 i 4p  | 2480 | 2310 | 2140 | 1970 | 1840 |
| 325i X    | 2790 | 2570 | 2440 | 2310 | —    |

| MODELO         | 90   | 89   | 88   | 87   | 86   |
|----------------|------|------|------|------|------|
| M3             | 4690 | 4330 | 3970 | 3610 | —    |
| 520 i          | —    | —    | —    | 1150 | 980  |
| 520 i (nuevo)  | 2610 | 2350 | 2170 | —    | —    |
| 525 i          | —    | —    | —    | 1440 | 1270 |
| 525 i (nuevo)  | 3350 | 2970 | 2760 | —    | —    |
| 528 i          | —    | —    | —    | 1620 | 1440 |
| M 535 i        | —    | —    | —    | 2480 | 2120 |
| 635 i (nuevo)  | 4200 | 3840 | 3610 | —    | —    |
| 634 TD         | —    | —    | —    | 1580 | 1400 |
| 524 TD (nuevo) | 3180 | 2850 | 2570 | —    | —    |
| 728 i          | —    | —    | —    | 1580 | —    |
| 730 i          | 4150 | 3700 | 3320 | 2970 | —    |
| 735 i          | —    | —    | —    | 2310 | —    |
| 735 i (nuevo)  | 5140 | 4780 | 4330 | 3970 | —    |
| 745 i          | —    | —    | —    | 2430 | —    |
| 750 i          | 6990 | 6320 | 5860 | —    | —    |
| 628 CS i       | —    | —    | —    | 1710 | —    |
| 635 CS i       | 4500 | 3990 | 3600 | 3260 | 2790 |
| M 635          | 6650 | 5890 | 5410 | 4750 | 4080 |

## CITROËN

| MODELO                 | 90   | 89   | 88   | 87   | 86   |
|------------------------|------|------|------|------|------|
| 2 CV 6 CT              | —    | —    | —    | 260  | 200  |
| Mehari 4 p.            | —    | —    | —    | 290  | 230  |
| LNA                    | —    | —    | —    | 160  | —    |
| LNA 1.1 E y RE         | —    | —    | —    | 200  | —    |
| AX 11 RE               | 710  | 610  | 520  | —    | —    |
| AX 11 RE 5 p           | 750  | 640  | —    | —    | —    |
| AX TRE                 | 760  | 650  | 580  | 490  | —    |
| AX TRE 5 p             | 800  | 690  | 580  | —    | —    |
| AX 14 TRS              | 820  | 700  | 630  | 540  | —    |
| AX 14 TRS 5 p          | 860  | 740  | 630  | —    | —    |
| AX 14 T2S              | 880  | 750  | 680  | 590  | —    |
| AX 14 T2S 5 p          | 920  | 790  | 670  | —    | —    |
| AX GT                  | 960  | 820  | 740  | 630  | —    |
| AX GT 5 p              | 980  | 830  | —    | —    | —    |
| AX 14 RD               | 770  | 660  | —    | —    | —    |
| AX 14 RD 5 p           | 800  | 680  | —    | —    | —    |
| AX TRD                 | 810  | 690  | —    | —    | —    |
| AX TRD 5 p             | 850  | 710  | —    | —    | —    |
| Visa II Club y ES      | —    | —    | 360  | 260  | —    |
| Visa II Super E y X    | —    | —    | 370  | 280  | —    |
| Visa GT                | —    | —    | 440  | 330  | —    |
| Visa 1.1 E             | —    | —    | 370  | 270  | —    |
| Visa 1.1 RE            | —    | —    | 390  | 300  | —    |
| Visa Challenger        | —    | —    | 430  | 310  | —    |
| Visa 14 TRS y Stylo    | —    | —    | 500  | 360  | —    |
| Visa GTI               | —    | —    | 850  | 730  | 580  |
| Visa 17 D y Challenger | —    | —    | 580  | 470  | 340  |
| Visa 17 RD y Stylo     | —    | —    | 620  | 500  | 360  |
| GSA X1                 | —    | —    | —    | 290  | —    |
| GSA X3                 | —    | —    | —    | 230  | —    |
| BX                     | —    | —    | 720  | 610  | 430  |
| BX 14 E, RE, Leader T  | 960  | 810  | 740  | 630  | 450  |
| BX 14 TRE y TGE        | 1030 | 970  | 790  | 670  | 570  |
| BX 16 RS               | —    | —    | —    | 500  | —    |
| BX 16 TS               | 1060 | 900  | —    | —    | —    |
| BX 16 TGS              | 1140 | 970  | —    | —    | —    |
| BX 16 TRS y Athena     | 1270 | 1070 | 960  | 830  | 590  |
| BX 19 TGS              | 1210 | 1030 | —    | —    | —    |
| BX 19 TRSGT y Athena   | 1330 | 1120 | 1020 | 870  | 740  |
| BX 19 GTI              | 1440 | 1220 | 1110 | 940  | —    |
| BX 19 GTI 16 V         | 1920 | 1620 | 1390 | —    | —    |
| BX 19 TRS Break        | 1490 | 1290 | 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 | 1360 | 1140 | —    | —    |
| BX 19 RD Break         | 1460 | 1240 | 1120 | 860  | 730  |
| CX 22 TRS              | 1300 | 1100 | 920  | 700  | 510  |
| CX 25 GTI              | —    | —    | 1190 | 910  | 670  |
| CX 25 Turbo 2          | 2400 | 2040 | 1840 | 1450 | 920  |
| CX Prestige Turbo      | 2740 | 2340 | 2100 | 1710 | 1370 |
| CX 25 D y RD           | 1640 | 1390 | 1170 | 870  | 630  |
| CX TRD Turbo           | 2070 | 1760 | 1580 | 1190 | 860  |
| CX 25 ROT Familiar     | 2120 | 1810 | 1620 | 1280 | 760  |
| XM 2.0 i Luxe          | 2090 | —    | —    | —    | —    |
| XM 2.0 i Grand Luxe    | 2560 | —    | —    | —    | —    |
| XM V6 i                | 3180 | —    | —    | —    | —    |

| MODELO                | 90   | 89 | 88 | 87 | 86 |
|-----------------------|------|----|----|----|----|
| XM Diesel Luxe        | 2190 | —  | —  | —  | —  |
| XM Turbo D Grand Luxe | 2770 | —  | —  | —  | —  |

| FERRARI |    |    |    |  |  |
|---------|----|----|----|--|--|
| MODELO  | 90 | 89 | 88 |  |  |

| MODELO                     | 90 | 89 | 88   | 87   | 86   |
|----------------------------|----|----|------|------|------|
| Fiesta S 1.1 y 1.3         |    |    |      |      | 320  |
| Fiesta Ghia 1.1 y 1.3      |    |    |      |      | 350  |
| Fiesta Sport 1.4           |    |    | 560  | 480  | 410  |
| Fiesta Ghia 1.4            |    |    | 570  | 490  | 420  |
| Fiesta LD y Baker 1.6 D    |    |    |      |      | 310  |
| Fiesta Super Hill 1.6 D    |    |    |      |      | 400  |
| Fiesta Trip 1.6            |    |    | 520  | 440  |      |
| Fiesta Ghia 1.6 D          |    |    | 550  | 470  | 350  |
| Fiesta XR2                 |    |    | 840  | 700  | 540  |
| Fiesta C 3p                |    |    | 750  | 650  |      |
| Fiesta C 1.1 3p            |    |    | 800  | 690  |      |
| Fiesta C 5p                |    |    | 810  | 690  |      |
| Fiesta C 1.1 5p            |    |    | 850  | 730  |      |
| Fiesta CL 1.1 Cat.         |    |    | 980  | 850  |      |
| Fiesta CLX 1.4 3p          |    |    | 840  | 720  |      |
| Fiesta CLX 1.4 5p          |    |    | 890  | 780  |      |
| Fiesta S 1.6 3p            |    |    | 960  | 830  |      |
| Fiesta Ghia 1.4 5p         |    |    | 940  | 800  |      |
| Fiesta XR2 i               |    |    | 1160 | 1000 |      |
| Fiesta C 1.8 D 3p          |    |    | 880  | 760  |      |
| Fiesta CL 1.8 D 3p         |    |    | 880  | 760  |      |
| Fiesta CL 1.8 D 5p         |    |    | 930  | 800  |      |
| Escort L 1.1               |    |    |      |      | 350  |
| Escort Laser r Cl y Gl 1.1 |    |    |      |      | 410  |
| Escort L 1.3               |    |    |      |      | 370  |
| Escort GL y GL 1.3         |    |    | 690  | 600  | 440  |
| Escort Ghia 1.3            |    |    |      |      | 470  |
| Escort CL y GL 1.4         |    |    | 720  | 640  | 510  |
| Escort Xba 1.4             |    |    |      |      | 510  |
| Escort Ghia 1.6            |    |    | 1000 | 900  | 810  |
| Escort Ghia 1.6 i          |    |    | 1050 | 950  | 870  |
| Escort GT y Mark           |    |    | 900  | 810  | 730  |
| Escort Ghia 1.6 Cat        |    |    | 1100 | 940  |      |
| Escort XR3 i               |    |    | 1240 | 1060 | 950  |
| Escort RS Turbo            |    |    | 1460 | 1250 | 1120 |
| CLD, GLD y Xtra 1.6 D      |    |    |      |      | 640  |
| Escort Mark 1.6 D          |    |    | 900  | 810  | 730  |
| Escort Ghia 1.6 D          |    |    | 1000 | 900  | 810  |
| Escort Country 1.8 D       |    |    | 1030 | 930  |      |
| Escort Cabrio Ghia 1.6     |    |    | 1540 | 1320 | 1180 |
| Escort Cabrio XR3 i        |    |    | 1750 | 1500 | 1350 |
| Orion GT y Millonair 1.6   |    |    | 1050 | 900  | 800  |
| Orion Ghia 1.6             |    |    | 1050 | 950  | 870  |
| Orion Ghia 1.6 i           |    |    | 1150 | 1000 | 910  |
| Orion Ghia 1.6 Cat         |    |    | 1200 | 1020 |      |
| Orion CLD y GLD 1.6        |    |    |      |      | 700  |
| Orion Ghia 1.6 D           |    |    | 1050 | 950  | 870  |
| Orion CL y GL 1.8 4p       |    |    |      |      | 930  |
| Sierra CL 1.8 5p           |    |    |      |      | 980  |
| Sierra Laser 2.0           |    |    |      |      | 620  |
| Sierra CL y GT 2.0 4p      |    |    | 1260 | 1070 | 980  |
| Sierra GL 2.0 4p           |    |    |      |      | 1040 |
| Sierra GL 2.0 i 4p         |    |    | 1440 | 1220 | 1080 |

| MODELO                      | 90   | 89   | 88   | 87   | 86   |
|-----------------------------|------|------|------|------|------|
| Sierra Ghia 2.0 y 2.0 i 4p  | 1750 | 1350 | 1200 | 1050 | 800  |
| Sierra CL 2.0 Catalizad.    | 1500 | 1270 |      |      |      |
| Sierra CL 2.0 5p            | 1320 | 1110 | 1020 | 940  | 840  |
| Sierra GL y GT 2.0 5p       | 1340 | 1130 | 1000 | 900  |      |
| Sierra GL 2.0 i 5p          | 1490 | 1260 | 1120 | 990  |      |
| Sierra Ghia 2.0 i 5p        | 1800 | 1400 | 1250 | 1050 |      |
| Sierra Sport 2.0 i 3p       | 1490 | 1260 | 1120 | 990  |      |
| Sierra Sport 2.0 i 5p       | 1530 | 1300 | 1190 | 1030 |      |
| Sierra XR4 y Ghia 4x4 2.8 i |      |      | 1500 | 1270 |      |
| Sierra XR4 4x4 2.9 i        | 2410 | 2050 | 1740 |      |      |
| Sierra Cosworth 2.0 i       | 2610 | 2390 | 2140 | 1820 |      |
| Sierra Laser Diesel         |      |      |      |      | 570  |
| Sierra CLD 4p               | 1390 | 1180 | 1030 | 800  |      |
| Sierra GLD 4p               | 1550 | 1320 | 1120 | 870  |      |
| Sierra CLD 5p               | 1450 | 1220 | 1060 |      |      |
| Sierra GLD 5p               | 1580 | 1380 | 1150 | 900  | 600  |
| Sierra Fam. Cl. y GL 2.0    |      |      |      |      | 1050 |
| Sierra Fam. GL 2.0 i        | 1610 | 1360 | 1240 | 1050 |      |
| Sierra Fam. Ghie 2.0 i      |      |      |      |      | 770  |
| Scorpio CL 2.0 i            | 1700 | 1440 | 1220 |      |      |
| Scorpio GL 2.0 i            | 1910 | 1620 | 1470 | 1250 | 940  |
| Scorpio GL 2.4 i            | 2000 | 1700 | 1540 | 1310 |      |
| Scorpio GL 4x4 2.8 i        |      |      |      |      | 1420 |
| Scorpio GL 4x4 2.9 i        | 2760 | 2340 | 1910 | 1620 |      |
| Scorpio Ghia 2.0 i          | 2220 | 1880 | 1710 | 1450 |      |
| Scorpio Ghia 2.4 i          | 2390 | 2020 | 1840 | 1570 |      |
| Scorpio Ghia 2.8 i          |      |      |      |      | 1500 |
| Scorpio Ghia 2.9 i          | 2610 | 2210 | 2000 | 1700 |      |
| Scorpio Ghia 4x4 2.9 i      | 3190 | 2700 | 2450 | 2080 |      |
| Scorpio CL Turbo D          | 1910 | 1630 |      |      |      |
| Scorpio GL Turbo D          | 2100 | 1780 |      |      |      |
| Scorpio Ghia Turbo D        | 2530 | 2140 |      |      |      |
| Scorpio Ghia 2.9 Cat        | 2690 | 2290 |      |      |      |

| LANCIA               | MODELO | 90   | 89   | 88   | 87   | 86  |
|----------------------|--------|------|------|------|------|-----|
| A 112 Junior TC      |        |      |      |      |      | 260 |
| A 112 LX             |        |      |      |      |      | 300 |
| A 112 Abernethy      |        |      |      |      |      | 340 |
| Y 10 Fila            | 650    | 550  | 470  |      |      |     |
| Y 10 Fire LX IE      | 750    | 630  | 570  | 480  | 390  |     |
| Y 10 Turbo           | 860    | 730  | 660  | 570  | 480  |     |
| Y 10 1300            | 870    | 740  |      |      |      |     |
| Delta 1300           | 970    | 820  | 750  | 640  |      |     |
| Delta 1600 IE        | 1120   | 950  | 850  | 740  | 630  |     |
| Delta HF Turbo IE    | 1250   | 1060 | 960  | 800  | 680  |     |
| Delta 4x4            |        |      | 1590 | 1350 | 1150 |     |
| Delta integrale      | 2550   | 2170 |      |      |      |     |
| Delta integrale 16 V | 2750   | 2340 |      |      |      |     |
| Prisma 1.5 LX        | 1090   | 930  | 790  |      |      |     |

| MODELO              | 90   | 89   | 88   | 87   | 86   |
|---------------------|------|------|------|------|------|
| Prisma 1600 IE      |      |      | 950  | 800  | 660  |
| Prisma Symbol       | 1200 | 1020 | 930  | 790  |      |
| Prisma TD           | 1260 | 1070 | 970  | 820  |      |
| Thema 2.0 IE        | 1950 | 1730 | 1540 | 1300 | 1110 |
| Thema IE Turbo      | 2125 | 1900 | 1710 | 1460 | 1250 |
| Thema 6V            |      |      | 1780 | 1500 | 1210 |
| Thema Turbo IE SW   | 2620 | 2530 | 2280 | 1940 |      |
| Thema 2.0 IE 16 V   | 2180 | 1960 | 1670 |      |      |
| Thema Turbo IE 16 V | 2600 | 2340 | 1990 |      |      |
| Thema 8.32          | 5100 | 4330 | 3700 |      |      |
| Thema TD            | 1950 | 1750 | 1570 | 1340 | 1140 |
| Thema TD Nuevo      | 2345 | 2090 |      |      |      |
| Thema Turbo DS SW   | 2720 | 2450 | 2200 |      |      |
| Dedra 1.600 ie      | 1460 |      |      |      |      |
| Dedra 1.800 ie      | 1640 |      |      |      |      |
| Dedra 2.0 ie        | 1880 |      |      |      |      |
| Dedra Turbo Diesel  | 1650 |      |      |      |      |

| MERCEDES BENZ | MODELO | 90   | 89   | 88   | 87   | 86 |
|---------------|--------|------|------|------|------|----|
| 190 D         | 2500   | 2170 | 1900 | 1670 | 1500 |    |
| 190 D 2.5     | 2940   | 2550 | 2240 | 1960 |      |    |
| 190 D 2.5 T   | 3300   | 2860 |      |      |      |    |
| 200 D         | 3220   | 2870 | 2450 | 2150 | 1930 |    |
| 250 D         | 3520   | 3050 | 2680 | 2360 | 2110 |    |
| 300 D         | 3820   | 3310 | 2910 | 2550 | 2290 |    |
| 300 TD        | 4300   | 3730 | 3270 | 2870 | 2580 |    |
| 300 TD Turbo  | 5100   | 4420 | 3870 | 3400 | 3060 |    |
| 190 E 1.8     | 2200   |      |      |      |      |    |
| 190 E 2.0     | 2890   | 2510 | 2200 | 1930 | 1730 |    |
| 196 E 2.3     | 3090   | 2670 | 2350 | 2060 | 1850 |    |
| 190 E 2.3 16V |        |      | 4000 | 3500 | 3100 |    |
| 190 E 2.6     | 3580   | 3100 | 2720 | 2390 | 2150 |    |
| 190 E 2.5 16V | 5260   | 4580 |      |      |      |    |
| 200           | 3000   | 2600 | 2280 | 2000 | 1800 |    |
| 230 E         | 3510   | 3040 | 2660 | 2340 | 2100 |    |
| 230 CE        | 4480   | 3880 | 3400 | 2980 |      |    |
| 230 TE        | 3960   | 3430 | 3010 | 2640 | 2370 |    |
| 260 E         | 4090   | 3550 | 3110 | 2730 | 2460 |    |
| 300 E         | 4420   | 3830 | 3360 | 2950 | 2650 |    |
| 300 E 4 Matic | 5590   | 4840 | 4250 | 3720 | 3350 |    |
| 300 CE        | 5290   | 4580 | 4020 | 3520 |      |    |
| 300 TE        | 4870   | 4220 | 3700 | 3240 | 2920 |    |
| 260 SE        | 3960   | 3390 | 2830 | 2550 | 2260 |    |
| 300 SE        | 4250   | 3640 | 3030 | 2730 | 2430 |    |
| 300 SEL       | 4570   | 3910 | 3270 | 2930 | 2610 |    |
| 420 SE        | 5160   | 4420 | 3860 | 3310 | 2950 |    |
| 420 SEL       | 5530   | 4730 | 3940 | 3550 | 3160 |    |
| 500 SE        | 5570   | 4780 | 3980 | 3580 | 3190 |    |

| MODELO  | 90   | 89   | 88   | 87   | 86   |
|---------|------|------|------|------|------|
| 500 SEL | 6100 | 5230 | 4360 | 3920 | 3490 |
| 560 SEL | 8590 | 7370 | 6140 | 5530 | 4910 |
| 300 SL  | 6500 | 6200 | 5800 | 5380 | 4320 |
| 420 SL  |      |      | 6400 | 5500 | 4680 |
| 420 SEC | 6890 | 5810 | 4920 | 4440 | 3940 |
| 500 SL  |      |      | 7050 | 6380 | 4600 |
| 500 SEC | 7310 | 6260 | 5220 | 4700 | 4180 |
| 560 SE  | 8230 | 7050 |      |      |      |
| 560 SEC | 9520 | 8160 |      |      |      |

| OPEL                        | MODELO | 90   | 89   | 88   | 87   | 86  |
|-----------------------------|--------|------|------|------|------|-----|
| Corsa City 1.0 3p           |        | 670  | 570  | 510  | 430  | 340 |
| Corsa Swing 1.0 3p          |        | 720  | 620  | 560  | 480  |     |
| Corsa Basa, Lotus LS 1.0 3p |        |      |      |      |      | 310 |
| Corsa Swing 1.2 3p          |        | 790  | 670  | 610  | 520  |     |
| Corsa B, Lotus LS 1.2 3p    |        |      |      |      |      | 350 |
| Corsa Swing 1.2 4p          |        | 850  | 720  | 660  | 550  |     |
| Corsa Swing 1.2 5p          |        | 820  | 700  | 630  | 540  |     |
| Corsa GL 1.2 3p             |        | 840  | 720  | 650  | 550  |     |
| Corsa GL 1.2 4p             |        | 890  | 760  | 690  | 590  |     |
| Corsa GL 1.2 5p             |        | 870  | 740  | 670  | 570  |     |
| Corsa B, Lotus LS 1.3 3p    |        |      |      |      |      | 390 |
| Corsa GL 1.3 3p             |        | 870  | 750  | 670  | 570  |     |
| Corsa GL 1.3 4p             |        | 920  | 790  | 710  | 600  |     |
| Corsa GL 1.3 5p             |        | 900  | 770  | 690  | 590  |     |
| Corsa SR y GT 1.3           |        | 880  | 760  | 680  | 570  | 430 |
| Corsa Swing 1.5 D 3p        |        | 820  | 700  | 640  | 490  |     |
| Corsa Swing 1.5 TD 3p       |        | 900  | 770  | 650  |      |     |
| Corsa Swing 1.5 D 4p        |        | 880  | 750  | 680  | 530  |     |
| Corsa Swing 1.5 TD 4p       |        | 960  | 810  | 690  |      |     |
| Corsa Swing 1.5 D 5p        |        | 860  | 730  | 660  | 510  |     |
| Corsa Swing 1.5 TD 5p       |        | 930  | 790  | 670  |      |     |
| Corsa GSi 1.6 SE            |        | 1070 | 920  | 780  |      |     |
| Kadett Top 1.6 3p           |        |      |      | 830  |      |     |
| Kadett 1.6 GT 3p            |        | 1170 | 1010 |      |      |     |
| Kadett 1.8 GSi 3p           |        |      |      |      |      | 690 |
| Kadett 1.8 GT 3p            |        | 1240 | 1060 |      |      |     |
| Kadett 2.0 GSi 3p           |        | 1460 | 1250 | 1130 | 1000 |     |
| Kadett 2.0 GSi 16V 3p       |        | 1720 | 1470 | 1320 | 1180 |     |
| Kadett LS 1.3 S 4p          |        | 970  | 820  | 740  | 630  | 500 |
| Kadett City 1.3 S 5p        |        | 910  | 770  |      |      |     |
| Kadett LS 1.6 S 4p y 5p     |        | 1120 | 960  | 860  | 770  | 670 |
| Kadett GL 1.6 S 4p          |        | 1190 | 1020 | 920  | 820  | 660 |
| Kadett GL 1.6 S 5p          |        | 1170 | 1000 | 900  | 800  | 650 |
| Kadett GT 1.8 i 4p          |        | 1320 | 1130 | 1020 | 910  | 740 |
| Kadett GSi 2.0 i 5p         |        | 1520 | 1300 | 1170 | 1040 | 840 |
| Kadett LS 1.5 TD 4p         |        | 1210 | 1020 | 920  | 710  |     |
| Kadett LS 1.7 D 4p          |        | 1090 | 920  |      |      |     |

| MODELO                  | 90   | 89   | 88   | 87  | 86  |
|-------------------------|------|------|------|-----|-----|
| Kadett LS 1.5 TD 5p     | 1200 | 1010 | 910  | 710 |     |
| Kadett City 1.7 D 5p    | 1030 | 880  |      |     |     |
| Kadett LS 1.7 D 5p      | 1050 | 900  |      |     |     |
| Kadett LS 1.6 D         |      |      | 840  | 720 | 580 |
| Kadett Caravan LS 1.6S  | 1200 | 1030 | 920  | 820 |     |
| Kadett Caravan LS 1.5TD | 1300 | 1100 | 1000 | 810 |     |
| Kadett Caravan LS 1.7 D | 1300 | 1100 | 1000 | 810 |     |
| Ascona 1.600 S          |      |      | 650  | 490 | 420 |
| Ascona 1.800 E          |      |      |      |     | 520 |
| Ascona GT 1.8i 2p       |      |      |      |     | 590 |
| Ascona GLS 2.0 i 4p     |      |      | 880  | 750 |     |
| Ascona GLS 2.0 i 5p     |      |      | 910  | 770 |     |
| Ascona GT 2.0 i 2p      |      |      | 830  | 700 |     |
| Ascona GT 2.0 i 5p      |      |      | 880  | 750 |     |
| Ascona D Berlina        |      |      |      |     | 440 |
| Ascona LS 1.6 D         |      |      | 810  | 680 |     |
| Manta Coupé 200         |      |      | 1050 | 880 | 670 |
| Rekord CD 2.2i          |      |      |      |     | 650 |
| Rekord Berlina D        |      |      |      |     | 440 |
| Rekord CD 2.3 Turbo     |      |      |      |     | 660 |
| Vectra GL 1.6 S 4p      | 1270 | 1070 |      |     |     |
| Vectra GL 1.7 D 4p      | 1380 | 1180 |      |     |     |
| Vectra GL 4x4 2.0 i 4p  | 1980 | 1680 |      |     |     |
| Vectra GLS 2.0 i 4p     | 1510 | 1280 |      |     |     |

| MODELO               | 90   | 89   | 88   | 87   | 86   |
|----------------------|------|------|------|------|------|
| F-19 GTD 5p          | 1160 | 990  | 840  | —    | —    |
| R-19 GTD 3p DA       | 1210 | 1020 | 870  | —    | —    |
| R-21 TS              | 1230 | 1040 | 870  | —    | —    |
| R-21 GTS             | 1380 | 1170 | 970  | 870  | 740  |
| R-21 TXE             | 1710 | 1450 | 1210 | 1060 | 920  |
| R-21 GTX             | 1470 | 1240 | 1040 | —    | —    |
| R-21 TX i            | 1820 | —    | —    | —    | —    |
| R-21 2 L Turbo       | 2340 | 1980 | 1650 | —    | —    |
| R-21 GTD             | 1480 | 1250 | 1040 | 930  | 800  |
| R-21 Turbo D         | 1680 | 1400 | 1170 | —    | —    |
| R-21 Turbo DX        | 1760 | 1490 | 1250 | —    | —    |
| R-21 Nevada GTS      | 1530 | 1290 | 1060 | 960  | 820  |
| R-21 Nevada TXE      | 1750 | 1480 | 1240 | 1100 | 940  |
| R-21 Nevada TXE Fam. | 1820 | 1540 | 1290 | 1150 | 980  |
| R-21 Nevada GTD      | 1670 | 1410 | 1180 | 1050 | 900  |
| R-21 Nevada Turbo D  | 1820 | 1540 | 1290 | 1150 | —    |
| R-21 Nevada Turbo DX | 1910 | 1620 | 1350 | 1210 | —    |
| R-25 GTS             | 1320 | 1120 | 1010 | 900  | 770  |
| R-25 GTX             | 1850 | 1580 | 1420 | 1270 | 1080 |
| R-25 TX              | 1900 | 1610 | 1450 | 1290 | 1100 |
| R-25 TX i            | 2320 | 1970 | —    | —    | —    |
| R-25 V6 i            | 2730 | 2320 | 2090 | 1860 | 1590 |
| R-25 V6 Turbo        | 3760 | 3190 | 2880 | 2560 | 2190 |
| R-25 GTD             | 1470 | 1180 | 1060 | 940  | 810  |
| R-25 Turbo D         | 2290 | 1950 | 1760 | 1570 | 1340 |
| Espace GTS           | 2000 | 1700 | —    | —    | —    |
| Espace TSE           | —    | —    | 1620 | 1380 | 1010 |
| Espace TXE           | 2400 | 2050 | 1850 | 1570 | 1140 |
| Espace TAE Quadra    | 2650 | 2250 | —    | —    | —    |
| Espace Turbo D       | 2200 | 1870 | 1670 | 1280 | 980  |
| Espace Turbo DK      | 2470 | 2110 | 1890 | 1470 | 1080 |
| Alpine V6 Turbo      | 5350 | 4600 | 4100 | 3490 | —    |

**ROVER**

| MODELO                 | 90   | 89   | 88   | 87   | 86  |
|------------------------|------|------|------|------|-----|
| 216 S                  | 970  | 810  | 700  | —    | —   |
| 216 Sprint             | 1010 | 850  | 750  | —    | —   |
| 216 SE EFR             | 1130 | 1000 | 870  | 740  | 630 |
| 216 Vitesse            | 1260 | 1100 | 960  | 830  | 730 |
| 214 S i                | 1200 | —    | —    | —    | —   |
| 214 GS i               | 1300 | —    | —    | —    | —   |
| 216 GS i               | 1900 | —    | —    | —    | —   |
| 2400 TD                | —    | —    | —    | —    | 570 |
| 2600 S                 | —    | —    | —    | —    | 570 |
| 3500 Vitesse           | —    | —    | —    | —    | 790 |
| Vanden Plas EFR        | —    | —    | —    | —    | 840 |
| 820 SI                 | 2220 | 1900 | 1600 | 1400 | —   |
| 827 Sterling           | 2900 | 2500 | 2100 | 1800 | —   |
| 827 Vitesse            | 2900 | 2500 | 2100 | —    | —   |
| Metro 1.0              | —    | —    | —    | 360  | 290 |
| Metro 1.3              | 700  | 600  | 520  | 470  | 380 |
| Metro MG               | 650  | 700  | 650  | 510  | 410 |
| Metro 4p               | 800  | 700  | 600  | 510  | —   |
| Maestro 1.6            | —    | —    | —    | —    | 450 |
| Maestro EFR 2.0        | 1150 | 1000 | 850  | 720  | 590 |
| Montego Mayfair        | —    | —    | —    | 830  | 720 |
| Montego 1.6 SL         | 1000 | 900  | —    | —    | —   |
| Montego EFR 2.0        | —    | —    | —    | 1000 | 900 |
| Montego GSI 2.0        | 1250 | 1100 | —    | —    | —   |
| Montego GTI 2.0        | 1350 | 1200 | —    | —    | —   |
| Montego Estate 2.0 GTI | 1350 | 1200 | 1000 | 900  | —   |
| Montego DSL Turbo      | 1250 | 1100 | —    | —    | —   |

**SEAT**

| MODELO                    | 90  | 89  | 88  | 87  | 86  |
|---------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|
| Panda 40                  | —   | —   | —   | 300 | 230 |
| Panda Sprint              | —   | —   | —   | —   | 290 |
| Marbella L y Playa        | —   | —   | —   | 450 | 380 |
| Marbella Special y Junior | 590 | 470 | 400 | —   | —   |
| Marbella XL               | 630 | 540 | 460 | —   | —   |
| Marbella GL               | 630 | 540 | 460 | —   | —   |
| Marbella GLX              | 680 | 570 | 480 | —   | —   |
| Ronda GLP 1.5             | —   | —   | —   | —   | 360 |

| MODELO                      | 90   | 89  | 88  | 87  | 86  |
|-----------------------------|------|-----|-----|-----|-----|
| Ronda CLX 1.5               | —    | —   | —   | —   | 380 |
| Ronda LD                    | —    | —   | —   | —   | 280 |
| Ronda GLD                   | —    | —   | —   | —   | 290 |
| Ibiza Disc. Str. y Spc. 0.9 | 630  | 530 | 490 | 420 | 360 |
| Ibiza GL 3p                 | 790  | 670 | 610 | 510 | 330 |
| Ibiza XL 1.2 3p             | 790  | 670 | 610 | 510 | 330 |
| Ibiza GLX 1.2 3p            | 880  | 740 | 680 | 580 | 400 |
| Ibiza Del Sol               | —    | —   | 610 | 510 | 410 |
| Ibiza Disc. Spc. 1.5 3p     | 760  | 640 | 540 | —   | —   |
| Ibiza XL 1.5 3p             | 850  | 720 | 650 | 560 | 390 |
| Ibiza GL                    | —    | —   | 620 | 530 | 420 |
| Ibiza Crono 1.5 3p          | —    | —   | 620 | 530 | 420 |
| Ibiza GLX 1.5 3p            | 940  | 800 | 730 | 610 | 440 |
| Ibiza SXI 1.5 3p            | 1020 | 860 | 780 | —   | —   |
| Ibiza Disc. Spc. Str 0.9 5p | 680  | 580 | 520 | 440 | 360 |
| Ibiza Disc. Spc. Str 1.2 5p | 750  | 630 | 570 | 480 | —   |
| Ibiza L 1.2 5p              | —    | —   | 620 | 530 | —   |
| Ibiza GL 1.2 5p             | 840  | 710 | 650 | 550 | —   |
| Ibiza GLX 1.2 5p            | 930  | 790 | 720 | 610 | —   |
| Ibiza GL y XL 1.5 5p        | 800  | 680 | 620 | 530 | —   |
| Ibiza GLX 1.5 5p            | 1840 | 770 | 650 | —   | —   |
| Ibiza inyección 5p          | 1040 | 880 | —   | —   | —   |
| Ibiza Disc. Spc y Jun D3p   | 770  | 650 | 580 | 440 | 320 |
| Ibiza GLD y XLD 3p          | 850  | 740 | 660 | 500 | 370 |
| Ibiza Disc. Spc y Jun D5p   | 820  | 690 | 630 | 480 | —   |
| Ibiza GLD y XLD 5p          | 910  | 780 | 700 | 540 | —   |
| Malaga Touring              | 720  | 610 | —   | —   | —   |
| Malaga L y GL 1.2           | —    | —   | 530 | 450 | —   |
| Malaga GLX 1.2              | 750  | 640 | 570 | 480 | —   |
| Malaga L 1.5                | —    | —   | 590 | 480 | 360 |
| Malaga Touring 1.5          | 790  | 670 | —   | —   | —   |
| Malaga GL y Brisa           | —    | —   | 610 | 490 | 390 |
| Malaga GLX 1.5              | 820  | 700 | 630 | 530 | 410 |
| Malaga 1.5 inyección        | 940  | 800 | 720 | 610 | 470 |
| Malaga Touring D            | 790  | 670 | —   | —   | —   |
| Malaga LD                   | —    | —   | 570 | 430 | 330 |
| Malaga GLD                  | —    | —   | 600 | 470 | 370 |
| Malaga GL XD                | 900  | 770 | —   | —   | —   |

**TALBOT**

| MODELO              | 90 | 89 | 88 | 87  | 86  |
|---------------------|----|----|----|-----|-----|
| Horizon LS          | —  | —  | —  | 410 | 330 |
| Horizon GL          | —  | —  | —  | —   | 440 |
| Horizon GT          | —  | —  | —  | —   | 500 |
| Horizon GLD         | —  | —  | —  | —   | 440 |
| Horizon EXD         | —  | —  | —  | —   | 510 |
| Horizon GTD Aut     | —  | —  | —  | —   | 510 |
| Solara Especial Aut | —  | —  | —  | —   | 490 |
| Solara Especial D   | —  | —  | —  | —   | 580 |

**VOLKSWAGEN**

| MODELO               | 90   | 89   | 88  | 87  | 86  |
|----------------------|------|------|-----|-----|-----|
| Polo Bunny 1.0       | 680  | 580  | 530 | 400 | 300 |
| Polo 40 C            | —    | —    | —   | —   | 270 |
| Polo C Diesel        | —    | —    | —   | —   | 280 |
| Polo 45 C            | 730  | 630  | 560 | 420 | 340 |
| Polo Fox 1.0         | 730  | 630  | 560 | 420 | 340 |
| Polo 55 CL           | 800  | 680  | 620 | 460 | 360 |
| Polo Fox 1.2         | 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  | —   | —   | —   |
| Polo Fox Diesel      | 840  | 710  | 600 | —   | —   |
| Polo Classic CL D    | 870  | 740  | 670 | 520 | —   |
| Polo Coupé Fox 1.0   | 730  | 630  | 540 | —   | —   |
| Polo Coupé CL        | 820  | 700  | 590 | —   | —   |
| Polo Coupé GT 55 cv  | 870  | 750  | 640 | —   | —   |
| Polo Coupé GT 75 cv  | 920  | 800  | 680 | —   | —   |
| Golf Sprinter 2 p    | 1120 | 950  | —   | —   | —   |
| Golf Sprinter 4 p    | 1180 | 1000 | —   | —   | —   |
| Golf CL 75 cv 2 p    | 1190 | 1020 | 920 | 780 | 590 |

| MODELO                   | 90   | 89   | 88   | 87   | 86  |
|--------------------------|------|------|------|------|-----|
| Golf CL 75 cv 4 p        | 1270 | 1080 | 920  | —    | —   |
| Golf CL 90 cv 2 p        | 1350 | 1150 | 1040 | 870  | 670 |
| Golf CL 90 cv 4 p        | 1420 | 1220 | 1040 | —    | —   |
| Golf GTI 112 cv 2 p      | 1440 | 1240 | 1110 | 940  | 730 |
| Golf GTI 112 cv 4 p      | 1500 | 1300 | 1170 | 990  | 750 |
| Golf GTI 16 v 2 p        | 1650 | 1410 | 1270 | 1070 | 860 |
| Golf GTI 16 v 4 p        | 1730 | 1480 | 1330 | 1120 | 900 |
| Golf CL D 2 p            | 1180 | 1000 | 900  | 690  | 540 |
| Golf CL D 4 p            | 1250 | 1060 | 960  | 740  | 560 |
| Golf GTD 2 p             | 1390 | 1180 | 1060 | 820  | 630 |
| Golf GTD 4 p             | 1460 | 1240 | 1120 | 850  | 660 |
| Golf Cabrio GLI          | 1520 | 1300 | 1170 | 990  | 800 |
| Golf Cabrio Quattro      | 1700 | 1450 | 1300 | 1100 | 900 |
| Jetta CL 75 cv           | 1040 | 880  | 750  | —    | —   |
| Jetta CL 90 cv           | 1150 | 970  | 820  | —    | —   |
| Jetta GT                 | 1490 | 1260 | 1090 | 930  | 700 |
| Jetta CLD                | 1210 | 1020 | 870  | —    | —   |
| Jetta CL TD              | 1210 | 1030 | 880  | —    | —   |
| Passat 1.8 C L           | —    | —    | 650  | 510  | 420 |
| Passat 2.0 GLS           | —    | —    | 810  | 690  | —   |
| Passat 1.6 CLD           | —    | —    | —    | 500  | 420 |
| Passat 1.6 CL D Turbo    | —    | —    | 670  | 570  | —   |
| Passat Variant 1.6 GL TD | —    | —    | —    | —    | 500 |
| Passat CL 90 cv          | 1270 | 1080 | 920  | —    | —   |
| Passat GL 90 cv          | 1500 | 1270 | 1080 | —    | —   |
| Passat GL 112 cv         | 1700 | 1450 | 1230 | —    | —   |
| Passat GT 16 v           | 1800 | 1530 | 1300 | —    | —   |
| Passat CL TD             | 1480 | 1260 | 1080 | —    | —   |
| Passat Variant CL 90 cv  | 1400 | 1180 | 1000 | —    | —   |
| Passat Variant GL 112 cv | 1680 | 1420 | 1210 | —    | —   |
| Passat Variant TD        | 1600 | 1360 | 1150 | —    | —   |
| Corrado 1.6 v            | 2300 | 1940 | 1650 | —    | —   |
| Corrado G 60             | 2640 | 2240 | 1900 | —    | —   |
| Santana LX 1.8           | —    | —    | —    | 570  | 480 |
| Santana GX 5             | —    | —    | —    | 860  | 680 |
| Santana GX GTD           | —    | —    | —    | 630  | 480 |
| Scirocco GT              | 1250 | 1070 | 960  | 810  | 680 |
| Scirocco GTX             | 1450 | 1230 | 1110 | 940  | 750 |
| Scirocco GT 16v          | 1430 | 1220 | 1040 | —    | —   |

**VOLVO**

| MODELO                | 90   | 89   | 88   | 87   | 86   |
|-----------------------|------|------|------|------|------|
| 244 GL                | 1890 | 1450 | 1260 | 1070 | 850  |
| 244 GT                | 1950 | 1650 | 1500 | 1350 | —    |
| 244 GLD               | 1510 | 1320 | 1180 | 890  | 710  |
| 245 GL                | 1540 | 1350 | 1220 | 930  | 750  |
| 245 GLD               | 1640 | 1410 | 1260 | 980  | 790  |
| 340 DL                | —    | —    | 900  | 770  | 640  |
| 340 GL                | 1280 | 1090 | 990  | 840  | 760  |
| 340 Plus              | 1370 | 1190 | —    | —    | —    |
| 340 GLD               | —    | —    | 1040 | 880  | 770  |
| 360 GLE               | 1560 | 1420 | 1230 | 1080 | 850  |
| 360 GT                | 1520 | 1370 | 1180 | 1030 | 850  |
| 440 GL                | 1470 | —    | —    | —    | —    |
| 440 GT                | 1890 | 1620 | —    | —    | —    |
| 440 GLE               | 1890 | 1620 | —    | —    | —    |
| 440 Turbo             | 2100 | 1820 | —    | —    | —    |
| 440 GL                | 1800 | —    | —    | —    | —    |
| 460 GLE               | 1950 | 1770 | —    | —    | —    |
| 460 Turbo             | 2150 | 1970 | —    | —    | —    |
| 480 ES                | 2180 | 1850 | 1670 | 1510 | —    |
| 480 ES Turbo          | 2470 | 2100 | 1970 | —    | —    |
| 740 GL                | 1700 | 1530 | 1300 | 1070 | 880  |
| 740 Master y 2.0      | 2100 | —    | —    | —    | —    |
| 740 GLE               | 2080 | 1880 | 1640 | 1350 | 1080 |
| 740 GLJ               | —    | 1570 | 1320 | —    | —    |
| 740 200 cv            | 3500 | —    | —    | —    | —    |
| 740 GLD               | 1620 | 1440 | 1230 | 1060 | 850  |
| 740 Turbo Diésel      | 2180 | 2080 | 1840 | 1410 | 1120 |
| 740 Turbo Intercooler | 2250 | 2100 | 1820 | 1360 | 1090 |
| 740 Master            | 2050 | —    | —    | —    | —    |
| 745 GLE               | 2000 | 1870 | 1590 | 1350 | 1080 |
| 745 Turbo Diesel      | 2150 | 1970 | 1550 | 1370 | 970  |
| 745 Turbo Intercooler | 2120 | 1940 | 1620 | 1360 | 1090 |
| 760 GLE               | 2890 | 2610 | 2180 | 1880 | 1490 |
| 760 Turbo Diésel      | 3020 | 2700 | 2310 | 1960 | 1570 |
| 760 Turbo Intercooler | 3150 | 2840 | 2380 | 2050 | 1620 |

**Valderribas Motor S. A.**

C. Valderribas, 75. Dr. Esquerdo, 108 Tel. 561 48 00 Fax 561 43 06 28007 Madrid

TODOS LOS MODELOS  
PARA QUE VD. PUEDA PROBARLOS

VENTAS - TALLERES - RECAMBIOS

FINANCIACION  
VW CREDIT

AUTOMOVILES DE OCASION  
REVISADOS Y GARANTIZADOS

**¡BENEFICIESE!** Nueva bajada de aranceles, conozca los trámites para importar toda clase de vehículos y motocicletas, incluimos precios, consejos, direcciones, etc. Por sólo 2.800 ptas. Import-Automoción. Apartado 375, 30500 Molina de Segura (Murcia). Tel. (968) 64 11 59. Fax (968) 64 11 78. Seriedad absoluta.

**BMW M3 1987.** 3.600.000. Luis. Tel. (96) 241 19 69.

**VENDO Porsche 911 Targa 3 L Carrera A.A.**, año 1977, color gris plata, perfecto, precio 3.500.000 ptas. Tel. (96) 172 00 28.

**AUTOMOBILH AST MBM Steindamm** 51.200. Hamburgo 1. Tel. 49-40-24 13 46. Fax: 2803130. Comercializamos Mercedes (incluida la nueva serie SE/L), BMW, Porsche. Exposición continua de 50 coches con seguro-avería. Ofrecemos servicio de importación. Listos a matricular en España. Deposite su confianza en especialistas con experiencia importando desde Alemania.  
**MERCEDES 190 2.3 16V full, cuero español,** 90.000 km, perfecto estado, particular, 3.500.000 ptas. Teléfono (91) 650 54 17.

**AUTO PEREZ DEL SUR**



ALFA 164 3.0 V6, año 90, con todos los extras, matrícula M-3661-KY, 45.000 Km 2.900.000 ptas

Tel: 6 90 60 21

**AUTOMASTER**

|                                     |           |
|-------------------------------------|-----------|
| Mercedes 300 E Auth Full, 87        | 3.300.000 |
| Mercedes 190 2.3 16V Full-cuero, 86 | 3.350.000 |
| Opel Calibra 9.000 km, 91           | 2.700.000 |
| Nissan Bluebird Turbo, 90           | 1.575.000 |
| Renault 21 Turbo, 90                | 1.900.000 |
| Opel Kadett GSI 3 y 5p., 89         | 1.250.000 |
| Fiat Abhart 130C.V                  | 600.000   |

Abrimos sábados tarde y domingos mañana

Cardenal Sábaco, 35 - 28002 MADRID - Tel. 519 35 77

**F. TOME.** Citroën AX Sport, año 90, con pocos kilómetros y garantía 2 años. Por 890.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y (91) 329 33 15.

**F. TOME.** Renault 21 TXE Nevada, con aire acondicionado, año 87, con garantía de 18 me-

**F. TOME.** Renault 11 Broadway, año 88, con 18 meses garantía. 790.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y (91) 329 33 15.

**F. TOME.** Renault 21 TXE con todos los extras, año 88, con garantía 18 meses. Por 1.350.000 ptas. Sr. Moreno. Tels.

91, poquísimos kilómetros con garantía de 2 años. Por 1.075.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 / (91) 329 33 15.

**F. TOME.** Seat Marbella, año 91, con garantía de 2 años. Por 625.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 / (91) 329 33 15.

**PARTICULAR** Porsche Carrera 3.2 1987, extras. 55.000 km. Perfecto estado. 5.000.000. Mañanas 394 54 75. Noches 519 05 21.

**BMW 55 i** serie nueva año 1988 full equip. Matriculación nacional. 3.300.000. Tels. (96) 370 15 12 y 383 23 18.

**ALFA Spider rojo 1991,** M-MH, nuevo. Tel. 314 25 26. 21 horas.

**MERCEDES 300 GD** todoterreno diesel, perfecto estado muy cuidado, full equip cabrestante, emisora, alarma, bola remolque, brújula rumbo, botiquín, 2 juegos llantas, etc. Precio 2.250.000 ptas. Tels. (911) 55 00 61 y 55 00 86.

**VENDO** plataforma giratoria para turismos sólo dos horas de uso, totalmente nueva y comprada este año, precio 50% de su valor. Tel. (987) 45 01 25.

**MERCEDES 220 SE** Coupe, 1965. 2.200.000. Tel. (91) 411 36 29.

Ctra. Barcelona, km. 12,500

Tel.: 747 82 00

ses. Por 1.150.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 / (91) 329 33 15.

**F. TOME.** Mercedes 300 E «Precioso», con muchísimos extras, con garantía de 6 meses. Por 3.500.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 / (91) 329 33 15.

**F. TOME.** Peugeot 205 GT, año 85, con garantía de 12 meses. PVP 590.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y (91) 329 33 15.

**F. TOME.** Renault Express D., año 87. Por 650.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 / (91) 329 33 15.

(91) 329 33 14 / (91) 329 33 15.

**F. TOME.** Polo Coupé GT, año 89, garantía 2 años, por 790.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 / (91) 329 33 15.

**F. TOME.** Ford Fiesta 1.4 S, año 88, impecable, garantía 18 meses. Por sólo 690.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 / (91) 329 33 15.

**F. TOME.** Alfa 33 1.5 TI, con pocos kilómetros, año 87, garantía 18 meses. Por sólo 850.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 / (91) 329 33 15.

**F. TOME.** Nuevo Opel Corsa Joy 1.4 Sport, año



Ctra. Barcelona, km. 12,500

Tel.: 747 82 00



Pol. Ind. Alparache, Parc. 78 Ctra. Extremadura, Km. 29 28600 NAVALCARNERO (Madrid) TELEFONO (91) 8 11 26 38

BMW - MERCEDES - AUDI

TAPIZADOS EN CUERO

**EMIGRANTE** que trabaja en Alemania se ofrece para importar su coche directamente de Alemania incluyendo trámites de documentación. Para más información. Tel. 07-49209814639.

**ALPINE V.6.** Renault 1986. Precio a ofrecer. Tel. (977) 23 07 01.

**MAZDA 626** Sedán 2.0i 16 V. Ganado en concurso, exento de IVA, sin matricular. 3.200.000 ptas. Tel. 564 12 92. A partir de las 19.30.

**GOLF G60,** 34.000 km, muy cuidado, aire A. ABS. Recaro alarma Blaupunkt. 2.50.000 ptas. Tels. (93) 217 17 17 y 209 27 69.

**TREMA OSNUR, S.A.**

Lopez de Hoyos, 171. Tel. 519 00 29 / 413 68 94 MADRID

VEHICULOS COMO NUEVOS PROCEDENTES DE CAMBIO

EL DEPARTAMENTO V.O. LE ASESORA CUIDADOSAMENTE DE SU COMPRA  
¡CONSULTENOS! Y RECIBIRA AMPLIA INFORMACION  
CUIDAMOS LOS PRECIOS

ASESORA SR. LUJAN. TEL.: 413 68 94 - 519 00 29

AMPLIO STOCK

¡ GARANTIA SI !



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

**A. ARGÜELLES**

SELECCIONADOS Y REVISADOS EN NUESTROS TALLERES.

- Alfa 33 1.5 QV. 50.000 km.
- Audi 90 2.2 A.A. año 89.
- Audi Coupe GT. A.A. 80.000 km.
- Audi 80 Quattro A.A. año 85.
- Citroën AX 11 RE. 30.000 km.
- BMW 524 TD, año 84, motor nuevo.
- BMW 525i, año 88, 30.000 km.
- BMW 535i, año 88, 47.000 km.
- BMW 735i, full equip. 57.000 km.
- BMW M-3, full equip. 45.000 km.
- BMW M-5, extras, año 89.
- Citroën AX 1.1 RD, año 89.
- Citroën XM V6, full equip., año 90.
- Ford Sierra 1.8 GL. 30.000 km.
- Ford Scorpio 2.9i Ghia, año 90.
- Lancia Thema Turbo 16V, año 90, 13.000 km.
- Mercedes 300-E, año 89, extras, 36.000 km.
- Mercedes 300-CE full equip., año 88.
- Mercedes 300-CE 24V full equip., año 89.
- Mercedes 560SEC. full equip. 67.000 km.
- Maserati 228, año 89, 33.000 km.
- Opel Kadett GSI A.A. 50.000 km.
- Mercedes 190-E 2.3, año 89, extras.
- Peugeot 309 GTI A.A. año 89, 27.000 km.
- Porsche 944 Turbo full equip. 40.000 km.
- Renault 19 GTS, año 89.
- Renault 21 GTS A.A., año 87.
- Renault 11 TXE A.A., año 87.
- Renault 25 TX A.A., año 89.
- Seat Ibiza 1.5, año 90.
- Volvo 340 GL, año 90.
- Volkswagen Polo Coupe, año 89.

FINANCIACION SIN ENTRADA, HASTA 60 MESES  
NUESTROS 20 AÑOS AL SERVICIO DEL CLIENTE NOS AVALAN  
ANDRES MELLADO, 76 - Tels.: 549 57 88 y 549 64 71

**BLAPAVI, S. L.**  
Tfnos.: (925) 55 50 64  
(908) 11 08 46  
• Mercedes 300-D 88 c. año 81. (Varios colores).  
• Audi 100 2,2 año 84. Gasolina.

**BMW M-5**  
A MATRICULAR  
CLIMA, CUERO,  
ASIENTOS  
ELECTRICOS,  
PINTURA TRICAPA  
TEL: (908) 11 24 06

**BMW 750 I**  
AZUL MARINO  
METALIZADO  
CUERO, ASIENTOS  
ELECTRICOS  
FULL EQUIPE  
A MATRICULAR  
TEL:(908) 11 24 06

**AUTO RADIO UNION ALARMAS**

- GRUNDIG
- PIONEER
- PHILIPS
- BLAUPUNKT
- ALPINE
- SONY
- AIWA

15% Descuento

VISA, ETC.

«TELEFONIA MOVIL»  
30 AÑOS DE EXPERIENCIA  
AUTENTICOS ESPECIALISTAS  
C/ SEGOVIA (Zona Viaducto),10  
Telfs. (91) 2 48 42 46 / 2 47 71 28  
28005 MADRID

ALARMAS **GEMINI** PROFESIONAL  
• TELEMANDO ULTRASO. Y CIERRES 50.900 PTAS.  
• TELEMANDO Y ULTRASONIDOS 35.000 PTAS.  
• TELEMANDO 25.000 PTAS.  
• SIRENA Y ULTRASONIDOS 25.000 PTAS.  
• SIRENA 16.000 PTAS.  
OFERTA: MANO DE OBRA GRATIS

- ECLIPSE 190 C.V. MOTOR 2.0 TURBO 16V.
- ECLIPSE 195 C.V. 2.0 TURBO 16V TRACCION A LAS 4 RUEDAS.
- 3000 VR4 300 C.V. TRACCION A LAS 4 RUEDAS.

**IMPORT-DIR S.A.**



MITSUBISHI  
ECLIPSE

SERVICIO POST-VENTA  
RECAMBIOS  
GARANTIA

C/ Antonio Leyva, 23  
28019 MADRID  
Telf: 2 69 34 15 - 4 69 78 06  
Fax: 4 69 22 70

**LANCIA  
DEDRA  
2000  
TURBO**

Dominando el Paisaje

A bordo del Lancia Dedra 2000 Turbo se domina el paisaje en toda su plenitud. Desde su interior, equipado de serie con dirección asistida y climatizador automático, envuelto en el tacto de la tapicería Alcantara® y los detalles en madera de Rosa Africana.

Sintiendo una potencia controlada electrónicamente por su nuevo dispositi-



|    | 1.6i  | 1.8i  | 2.0i  | 2.0 Turbo | Integrale | Turbo D |
|----|-------|-------|-------|-----------|-----------|---------|
| cc | 1.581 | 1.756 | 1.995 | 1.995     | 1.929     |         |
| CV | 90    | 110   | 120   | 165       | 180       | 92      |



LA DIFERENCIA DE VIAJAR EN LANCIA

vo **BOOST-DRIVE**. Protegido por la seguridad del sistema antideslizante **VISCODRIVE** en su tren delantero.

En el dominio del paisaje está la sensación de conquista. Es el nuevo Lancia Dedra 2000 Turbo.

**Vagma, s. a.**

**Lancia-Concesionario**  
 Talleres y Recambios: Javier Ferrero, 3, 5 y 7. Teléfono: 413 70 13 - 28002 Madrid  
 Exposición y Ventas: López de Hoyos, 62. Teléfonos: 411 67 44-411 88 44  
 Avda. de los Toreros, 14. Teléfono: 245 72 02 - 28028 Madrid

**AUTOMOVILES IMPORTACION**  
 A ESTRENAR. DESCUENTOS IMPORTANTES.  
 ESCARABAJOS CABRIOLET CON AIRE ACONDICIONADO DE FABRICA.  
 PORSCHE, MERCEDES, BMW  
 ULTIMOS MODELOS.  
 C/ CASTELLO 9B TEL: (91) 4 11 36 29



**Motor Retiro**  
 Nuevo Audi 100 seis cilindros  
 SABADOS MANANA  
 Elevado a la perfección.  
 ● Somos especialistas VW, AUDI  
 ● Con Volkswagen Credit la financiación y el Leasing más económicos

EXPOSICIONES C/ Maldonado 50-52 Telf. 402 89 28/32  
 C/ Alcalá, 73 Telf. 431 49 49/431 07 20  
 TALLERES C/ P. Vergara, 24 Telf. 276 19 37

**RENAULT** Fuego GTX 2L, aire acondicionado, dirección asistida, cierre centralizado, elevelunas eléctrico, pre-radio, seguro a todo riesgo hasta feb.-92, siempre garaje M-GS ITV pasada. 800.000 ptas. Tel. (91) 738 98 62, noches.

**VENDO** o cambio por Berlina Mitsubishi Starion 2000 Turbo año 88 full equip., perfecto estado, interesados Tel. (968) 53 36 00 noche.

**WOLKSWAGEN** Escarabajo Cabriolet Spister II, llantas ruedas 195, motor cromado único, impecable, particular ocasión. 1.200.000. Tel. (91) 468 10 79 Sergio.

**VOLKSWAGEN** Escarabajo muchos modelos, varios precios. Tels. 255 86 21/22.

**BMW** 65 CSI 1987 original español, garantizado, muy buen precio. Tels. 255 86 21/22.

**OPEL** Kadett GSI 2.0, 1987, rojo, techo corredizo original, garantizado. Tels. 255 86 21/22.

**PORSCHE** 944 Targa, muchos extras, motor nuevo con factura, perfecto, buen precio. Tels. 255 86 21/22.

**BMW** 75i todos extras, 1981, único propietario, supercuidado. 1.400.000 ptas. Tels. 255 86 21/22.

**MERCEDES** 190 E, varios modelos. Teléfonos 255 86 21/22.

**SUBARU** Coupe Turbo 4WD, dos años, nuevo. 2.000.000. Garantía oficial 1 año. Teléfonos 255 86 21/22.

**VOLKSWAGEN** Golf Cabrio. 850.000 ptas. Tel. 256 17 17.

**PORSCHE** 911 Carrera, convertible, capota eléctrica, modelo aniversario, año 1988, full equipo. 6.300.000 ptas. Tel. (91) 411 36 29.

**BMW** 750i full equipo, 1988. Un solo dueño. 5.950.000 ptas. Tel. (91) 411 36 29.

**BMW** 325i full equipo, 1986. Un solo dueño. 1.950.000. Tel. (91) 411 36 29.

**CASTELLO, 98.** Escarabajo convertible, original Karmann. Verde oscuro metalizado. 1.490.000. Tel. (91) 411 36 29.

**CASTELLO 98.** Escarabajo convertible, champagne metalizado, original Karmann, último año fabricación. 1.690.000 ptas. Un solo dueño. Tel. (91) 411 36 29.

**CASTELLO 98.** Escarabajo conv., azul, or. Karmann. Último año fabricación, motor de inyección, aire acondicionado de fábrica. Tel. (91) 411 36 29.

**C98** Escarabajo conv. or. Karmann, amarillo, último año fabricación. Un solo dueño, motor de inyección. A/A de fábrica. Tel. (91) 411 36 29.

**BMW** 75i. 1988. 3.900.000 ptas. Tel. (91) 411 36 29.

**MERCEDES** 300E 24V, 1990, full equipo. 5.700.000. Tel. (91) 411 36 29.

**VENDO** Mercedes 180-D, año 1969, impecable. 780.000 ptas. Mando fotos. Tel. (965) 55 05 96.

**GOLF** 16V, impecable, rojo, radio. 1.775.000 ptas. Año 90. Tel. 461 33 63.

**FORD** Sierra 2.0i Cat, año 90, cinco puertas, metalizado, ABS AA, techo solar, antirrobo, garaje, 19.000 km., nuevo. 1.900.000 ptas. Negociables. Tel. (91) 888 14 85.

**VENDO** plataforma giratoria para turismos, sólo dos horas de uso, totalmente nueva y comprada este año. Precio 50% de su valor. Tel. (987) 45 01 25.

**MERCEDES** 280 S, vendo, extras, aire acondicionado. 1.000.000 ptas. Tel. 352 61 01.

**SUZUKI** 750 R GSX, año 89, color rojo y blanco, muchos extras, 26.000 km. Lérida. Tel. 27 26 66. Preguntar Paco. 850.000 ptas.

**BMW** 535 i, serie nueva, año 1988, Full Equip, matriculación nacional. 3.300.000 ptas. Tels. (96) 370 15 12 / 383 23 18.

**Siga la línea líder en Accesorios**



LINEA DE ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES



**BARCELONA:** C/ MALLORCA, 533 - TELS. (93) 235 27 80 - FAX: (93) 235 23 98 - 08026 BARCELONA  
**MADRID:** C/ TEATINOS, S/N - Nave G-H - TEL. (91) 669 36 72 - FAX: (91) 669 43 23 - 28820 COSLADA (MADRID)

Para más información anote al número 148 en la Tarjeta del Servicio al Lector

**PORSCHE** 911 Turbo Look, MHD, aire, hifi, perfecto estado. 4.500.000 ptas. Srta Chave. Tel. (91) 314 33 32.

**PORSCHE** 911 Targa Carrera, buen estado. 2.700.000 ptas. Tels. (908) 17 04 71 / (944) 46 39 92.

**MERCEDES** 300-GD todo terreno, diesel, perfecto estado, muy cuidado, Full Equip, cabrestante, emisora, alarma, bola, remolque, brújula rumbo, botiquín, 2 juegos llantas, etc. Precio: 2.250.000 ptas. Tels. (911) 55 00 651 / 55 00 86.

**AUTOMOBILH** Ast. MBM Steindamm, 51, 2000, Hamburgo 1. Tel. 49-40-24 13 46. Fax 280 31 30. Comercializamos: Mercedes (incluida nueva serie SE/L), BMW, Porsche, exposición continua de 50 coches con seguro avería, ofrecemos servicio de importación listos a matricular en España. Deposite su confianza en especialistas con experiencia, importado desde Alemania.

**NISSAN** Sunny GTi-R, Turbo 4 x 4, 220 CV, ABS, B-MP, 6.000 km., negro, garantía 3 años. Tel. (93) 431 01 01. Marcos. 4.500.000 ptas. contado.

**AUDI** 200 Turbo Quattro, muy cuidado, todos extras, muy buen precio. Tel. (91) 730 20 28. Noches.

**PARTICULAR** Porsche Carrera 3.2, 1987, extras, 55.000 km. Perfecto estado. 5.000.000 ptas. Mañanas. Teléfono 394 54 75. Noches 519 05 21.

**¡BENEFICIESE!** Nueva bajada de aranceles, conozca los trámites para importar toda clase de vehículos y motocicletas, incluimos precios, consejos, direcciones, etc. Por solo 2.800 ptas. Import-Automoción. Apartado 375, 30500 Molina de Segura (Murcia). Tel. (968) 64 11 59. Fax (968) 64 11 78. Seriedad absoluta.

**FIAT** Tipo 16V, aire, asientos Recaro, impecable, un año. Tel (91) 442 34 95. Noches.

**¡ANUNCIENSE HOY!**  
 ENVIENOS 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 8 500 ptas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño llame al teléfono (91) 268 00 69.  
 Junto con el cupón envíenos el importe mediante talón bancario a nombre de Marketing and Advertising, S.A. Una vez efectuado el cobro de sus talones se procederá a la publicación del anuncio.  
**ANUNCIOS POR PALABRAS**  
 Hermanos García Noblejas, 39  
 Madrid-28037

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

|  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos \_\_\_\_\_  
 Domicilio \_\_\_\_\_  
 Teléfono \_\_\_\_\_  
 Firma \_\_\_\_\_



**CASTELLANA MOTOR  
LAS OCASIONES  
MAS GARANTIZADAS**

**Vehículos de ocasión de todos los precios, marcas y modelos**  
 - Revisados  
 - Con garantía hasta 18 meses  
 - Financiados hasta 36 meses  
 Contados Sres. Moya Echavarría Corpas  
 Martínez Peñacoba



**UNA OCASION  
DE AMIGO.**

*Estamos donde siempre.*

P.º de la Castellana, 278. Telfs.: 315 31 40 - 315 33 40  
**Castellana Motor S.A.**

**ASISTENTE SEÑALADOS  
Y COMPROBADO**

**COUPE BMW 635 CSI**, aire, ABS, M.H.M., burdeos metalizado, 1987, garantía 1 año, admitimos cambio, precio excepcional. Azcona, 62. C.A.N.S.A. Tel. (91) 256 17 17.

**GOLF G-60**, 34.000 km, muy cuidado, aire acondicionado, ABS, Recaro, alarma, Blaupunkt. 2.350.000. Tel. (93) 217 17 17/209 27 69.

**PARTICULAR** vende Fiat Cromo Turbo Diesel I.D., 3 meses, garantía oficial 9 meses. 2.200.000. Tel. (911) 22 74 49. Muchos extras.

**AX** aire, perfecto estado, 50.000 km, siempre en garaje, precio a convenir. Tel. (91) 534 72 54.

**VW Santana**, buen estado, extras, 300.000 ptas., Srta. Paula. Tel. (91) 519 48 91.

**ALFA Romeo GTV**, impecable, todos extras, garaje, baratísimo, particular. Tel. (91) 534 72 54.

**COMPRO Daihatsu** o Vitara, buen estado. Tel. (956) 22 93 79. José. Cádiz. De 8 a 3.

**VENDO** o cambio Honda PC 800, turística, nueva, precio excepcional. Tel. (956) 22 93 79.

**CLASICO Porsche** 911-E, año 1969, perfecto. 2.500.000 ptas., particular. Tel. (91) 759 41 06.

**MERCEDES 280 S**, vend. extras, aire acondicionado, 1.000.000. Tel. (91) 352 61 01.



**SERVICIO ASISTENCIA TECNICA  
INSTALACION SONIDO Y ALARMAS  
AUTOMOVIL**

**LUMONTE, S.A.**



**PLAZA LEGAZPI, 9  
TLF. 528 44 00  
528 11 52**

**VENDO Suzuki SJ 410**, descapotable, techo duro, defensas, emisora hifi, baca, buen estado. Tel. (956) 22 93 79. José. Cádiz.

**HONDA Civic**, 1981, buen estado de todo, 5 velocidades, sólo 350.000 ptas. Azcona, 62. Tel. 255 86 21/22.

**MERCEDES 300 SL**, último modelo y Porsche 928 S, completísimos, de particular aceptamos cambio por Mercedes o BMW grande seminuevo. Tel. (988) 72 03 50.

**BENTLEY Mulsanne Turbo**, 1983, 10.000.000. Drive Rolls. Sr. Casero. Teléfonos 766 83 99/766 87 99.

**PORSCHE 911**, Turbo 3.3. Tel. (911) 43 78 13.

**SAAB 900 Turbo Cabrio**, gris metalizado, full equip, impecable. Tel. (91) 742 94 23.

**CLASICO Alfa Romeo GTV** 1750 Coupe, año 1968, perfecto, 1.000.000 ptas, particular. Tel. (91) 759 41 06.

**MERCEDES 190 E**, superdeportivo, suspensión sport, llantas anchas, techo, etc., 1.650.000. Azcona, 62. Tel. (91) 255 86 22.

**PORSCHE 928**, accidentado, M-EG, motor-caja, llantas, neumáticos, interiores y cristales, etc. Bien cuero, aire. Tels. (96) 528 21 22/528 31 53.

**GOLF GTI 16V, V-CX**, 36.000 km, aire, alarma, llantas Momo Star, ruedas MXV. Doy ruedas originales, garaje, 2.000.000. Tel. (96) 241 25 92. Tar-des. Jorge.

**OCASION Renault 5 B-AC**, buen estado ITV pasada, sólo 50.000 ptas. Tel. 439 65 26. Noches.

**VW Golf G-60**, particular, 10 meses, techo, aire, ABS, Blaupunkt, ABS, 14.000 km, 2.500.000. Tel. (93) 280 45 80.

**VENDO Porsche 928 S4**, año 87, 47.000 km, full equip, C-3253-AG. Paco. Teléfonos (982) 21 47 06/22 14 39. También Mercedes 280 CE, extras, impecable.

**PORSCHE 928-S**, reestreno, 6.500.000. Tel. (974) 22 77 30. Llamar noche.

**BMW 735i**, todos extras, original español, único propietario, perfecto estado, 1.400.000 ptas. Tel. (91) 256 17 17.

**PORSCHE 944 Targa**, cuero, más extras, impecable de todo, recién revisado, 2.100.000. Tel. (91) 256 17 17.

**VW 1303 LS Cabriolet**, último modelo, última serie, como nuevo. Tels. (91) 255 86 21/22.

**PORSCHE 944 1985**, burdeos metalizado, impecable, motor 20.000 km. C.A.N.S.A., Azcona, 62. Tel. (91) 255 86 21.

**LA BOUTIQUE DEL AUTOMOVIL JAPONES**

SU VEHICULO JAPONES AL MEJOR PRECIO. NUEVOS A ESTRENAR

- MITSUBISHI 3000 VR4 300 CV TRACCION A LAS CUATRO RUEDAS
- MITSUBISHI ECLIPSE TURBO 16V TRACCION A LAS CUATRO RUEDAS
- MITSUBISHI 3000 GT SL 225 CV. FULL EQUIPE
- MITSUBISHI ECLIPSE TURBO 190 CV

**SERVICIO POST-VENTA**

**RECAMBIOS Y GARANTIA**



**MAZDA  
TOYOTA  
MITSUBISHI**

**NIPOMOTOR, S.A.**  
 AVDA. DE LA LIBERTAD, 114  
 ELCHE (ALICANTE)  
 TELF: (96) 5 46 17 09  
 FAX: (96) 5 46 17 09

**NIPOMOTOR U.S.A.**  
 5800 SW 127 AVENUE  
 MIAMI FLORIDA 33183  
 TEL: 1-305 3825724  
 FAX: 1-305-3859124

**DITECNICA**



**CHRYSLER LE BARON CABRIO**



**CHEVROLET ASTRO**



**CORVETTE ZR-1 COUPE**



**GARANTIA  
HASTA 3 Y 7 AÑOS**



**JEEP WRANGLER**



**JEEP CHEROKEE ABS 190 C.V**



**CHRYSLER VOYAGER**

**EXPOSICION Y VENTA:**  
 C/ Velázquez, 146  
 Tfnos.: 564 55 56  
 564 56 31

**TALLERES:**  
 C/ Huertas de Abajo, s/n.  
 Paracuellos (Madrid)  
 Tel.: (91) 658 11 97 Fax: (91) 658 13 60

**HORARIO TIENDA**  
 Lunes a Viernes - 9 a 21h.  
 Ininterrumpidamente  
 Sábados: Mañana

# AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES  
CON POCOS KILOMETROS

**VENTAS** 300 vehículos con la mejor garantía del mercado. El mayor y el mejor surtido de coches en Madrid.

**COMPRAS** Si su coche está en perfectas condiciones y tiene pocos kilómetros, le pagaremos en el acto y mejor que nadie. Compramos coches financiados, pendientes de pago, resolveremos su problema.

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consúltenos.

CANALCAR: C/ MARTIN DE LOS HEROS, 63  
TEL.: 248 62 60. 248 58 60  
Y 241 90 31. MADRID

**EMPRESA  
RECOMENDADA**

**ESTA SEMANA**

| Marca y modelo                  | Año | Color    | Km.    | Precio    | Marca y modelo               | Año | Color     | Km.    | Precio    |
|---------------------------------|-----|----------|--------|-----------|------------------------------|-----|-----------|--------|-----------|
| Saab 900                        | 87  | Bianco   | 35.000 | 475.000   | Opel Corsa 1.4 S             | 91  | Rajo      | 7.000  | 1.075.000 |
| Saab 900                        | 89  | Rajo     | 25.000 | 525.000   | Opel Corsa 1.4 S 4p. TR      | 91  | Azul      | 10.000 | 1.075.000 |
| Renault 5 TL 1.2 4v.            | 87  | Gris     | 33.000 | 575.000   | Citroen AX Sport             | 90  | Bianco    | 9.000  | 1.075.000 |
| Renault 18 GTD                  | 85  | Rajo     | 63.000 | 825.000   | Opel Kadett 1.8 S Top A.A.   | 88  | Negro     | 37.000 | 1.125.000 |
| Renault 5 GTL                   | 87  | Gris     | 35.000 | 675.000   | Ford Orion 1.6 Autom.        | 90  | Bianco    | 17.000 | 1.125.000 |
| Citroen AX 11 RE                | 89  | Gris     | 25.000 | 675.000   | Peugeot 206 GRD              | 90  | Bianco    | 21.000 | 1.150.000 |
| Opel Corsa 1.3 Cup              | 86  | Bianco   | 57.000 | 690.000   | Ford Escort 1.6i Cabriolet   | 88  | Bianco    | 31.000 | 1.175.000 |
| Ford Fiesta 1.4 Ghia            | 87  | Champián | 40.000 | 695.000   | Ford Sierra 2.0 1.5 Sp. A.A. | 88  | Bianco    | 55.000 | 1.175.000 |
| Alfa Romeo Giulietta 2.0 FE. AA | 86  | Rajo     | 50.000 | 695.000   | Ford Escort 1.8 D            | 90  | Bianco    | 21.000 | 1.220.000 |
| Alfa Romeo 33 1.5 TI            | 87  | Rajo     | 39.000 | 750.000   | Ford Orion 1.8 D. Ghia       | 89  | Bianco    | 28.000 | 1.220.000 |
| Alfa Romeo 33 1.3               | 88  | Gris     | 32.000 | 760.000   | Fiat Tipo 1.4 DST            | 89  | Bianco    | 31.000 | 1.225.000 |
| Citroen AX S16                  | 89  | Bianco   | 23.000 | 765.000   | Renault 21 615 A.A.          | 88  | Bianco    | 55.000 | 1.250.000 |
| Ford Orion 1.4                  | 88  | Rajo     | 50.000 | 790.000   | Renault 19 Diesel            | 88  | Rajo      | 35.000 | 1.275.000 |
| Citroen AX 11 New York          | 90  | Bianco   | 13.000 | 845.000   | Opel Corsa 1.6 GSi           | 91  | Gris/Cz.  | 11.000 | 1.275.000 |
| Opel Corsa 1.2 S Swing Sp.      | 90  | Bianco   | 13.000 | 875.000   | Peugeot 605 GLD              | 88  | Bianco    | 45.000 | 1.275.000 |
| Saab 900 1.5 GLX A.A.           | 89  | Bianco   | 23.000 | 890.000   | Peugeot 305 SR A.A.          | 89  | Rajo      | 38.000 | 1.275.000 |
| Lancia Y 10 Turbo               | 88  | Beige    | 17.000 | 890.000   | Renault 19 Diesel            | 89  | Rajo      | 38.000 | 1.275.000 |
| Renault 11 Turbo                | 88  | Rajo     | 32.000 | 890.000   | Peugeot 309 SR A.A.          | 90  | Rajo      | 15.000 | 1.325.000 |
| Opel Corsa 1.2 Joy Techo        | 89  | Rajo     | 6.000  | 890.000   | Citroen BX 19 GTI ABS AA FE. | 88  | Gris/Ver. | 34.000 | 1.350.000 |
| Opel Kadett 1.3 LS 4p.          | 88  | Rajo     | 36.000 | 890.000   | Ford Escort XR3i A.A.        | 89  | Rajo      | 36.000 | 1.350.000 |
| Peugeot 205 XLD                 | 89  | Rajo     | 28.000 | 925.000   | Renault 19 TXE Charnede      | 89  | Rajo      | 25.000 | 1.360.000 |
| Ford Fiesta 1.1 CLX             | 91  | Rajo     | 11.000 | 925.000   | Opel Kadett 1.8 GT 4p.       | 90  | Rajo      | 19.000 | 1.375.000 |
| Alfa Romeo 33 1.5 A.A.          | 87  | Champián | 28.000 | 945.000   | Peugeot 309 GTX A.A.         | 89  | Bianco    | 31.000 | 1.375.000 |
| Saab 900 Diesel                 | 91  | Bianco   | 17.000 | 950.000   | Citroen BX 16 Palmetes       | 90  | Azul      | 15.000 | 1.375.000 |
| Renault 5 GT Turbo              | 87  | Negro    | 41.000 | 950.000   | VW Golf GTI Tesho LL         | 88  | Bianco    | 30.000 | 1.375.000 |
| Citroen AX 14 TRD Sp.           | 89  | Negro    | 21.000 | 1.070.000 | Citroen BX 16 TS A.A.        | 90  | Gris      | 16.000 | 1.425.000 |

**NUEVOS** Suzuki, entrega inmediata, regalo seguro. C.A.N.S.A., Azcona, 62. Tel. (91) 256 17 17.  
**PORSCHE** 911 SC, techo, llantas, buen estado, precio interesantísimo, convenir. Azcona, 62.  
**MERCEDES** 190E, muchos extras. 1.700.000 ptas. Tel. 256 17 17.

**BMW** M-3, aire, techo, cuero, 1987, 3.200.000 ptas., negro metalizado. C.A.N.S.A., Azcona, 62. Tel. (91) 2545 86 22.  
**SUPEROCASION** Alfa 75 2.0, aire acondicionado, servodirección, buen estado. Sólo 850.000 ptas. Azcona, 62. C.A.N.S.A.

**PARTICULAR** Porsche 911 Cabriolet, año 89, negro, spoiler. Tel. (91) 766 16 32.  
**MERCEDES** 300 SL, último modelo y Porsche 928 S, completísimos, de particular aceptamos cambio por Mercedes o BMW grande seminuevo. Tel. (988) 72 03 50.

## CLIMATIZADOR AUTOMATICO



Temperatura ideal todo el año. Aire acondicionado en verano, calefacción en invierno, desempañamiento rápido de lunas; temperatura exterior, aviso de hielo en la carretera, autochequeo, etc. Ud. sólo tiene que seleccionar la temperatura deseada y la centralita se encarga de todo lo demás.

PARA MERCEDES-BMW-AUDI-FIAT-PEUGEOT-LANCIA-RENAULT-SAAB-VW-INSTALAUTO. C/ MIGUEL ARACIL 66, MADRID. TELS. 373 84 56 / 373 99 63.

**MERCEDES** 300 CE Aut., año 90, MKT, full equip, hifi, siempre garaje, impecable. 6.000.000. Tel. (91) 554 18 64. Oficina.

**PORSCHE** 911 SC. 3.000.000. Drive Rolls. Sr. Casero. Teléfonos 766 83 99 - 766 87 99.

**ROLLS** Corniche. 15.000.000. Drive Rolls. Sr. Casero. Tels. 766 83 99 - 766 87 99.

**VENDO** Porsche 928 S4, año 87, 47.000 km. full, C-3253 AG. Paco. Tels. (982) 21 47 06

22 14 39. También Mercedes 280 CE, extras, impecable.

**PORSCHE** 928-S, reestreno, 6.500.000. Tel. (974) 22 77 30/12. Noche.

**LANCIA** Y10, 20 meses, impecable, 675.000, con 1 año de garantía. Tels. (91) 255 86 21/22.

**VOLKSWAGEN** Escarabajo 1.300, motor 1 año, pintura perfecta, muy buen estado, garantizado, 600.000 ptas. Azcona, 62.

**MERCEDES** 2.3 16V, full equip, urgente vender, 2.800.000. Tel. (925) 36 06 60. Preguntar por Guillermo.

**VENDO** Clio 16V, 3.000 km. Tel. 357 47 50.

**ROVER** Sterling, MHC, particular, 24V, ABS, cuero, techo eléctrico, A.A., radiocasete, seis altavoces, teléfono, alarma con mando, 59.000 km, oportunidad, 2.000.000. Tel. (91) 319 21 85. Horario oficina.

**VENDO** PORSCHE 928 S4, año 87, 47.000 km, full equip, C-3253-AG. También Mercedes 280 CE, extras, impecable. Paco. Teléfonos (982) 21 47 06/22 14 39.

**FIAT** Uno 70 SX, 5 puertas, M-JC, perfecto, 12 meses garantía. Tel. 255 86 21/22.  
**MERCEDES** 199 E 2.3 16V, 1985, aire, techo, madera, alarma Pioneer, llantas Borbet, ABS, suspensión hidroneumática, impecable, 3.100.000 pesetas. Tel. (91) 501 44 18. Noches.

## TODA LA GAMA '92 - LOS TENEMOS EN STOCK DISPONIBLES TODOS LOS COLORES



MITSUBISHI 3000 GT VR4 '92  
300 CV. - 4X4 - Full Equip



MITSUBISHI ECLIPSE '92 GSX  
195 CV. - 4X4 - Full Equip



DODGE STEAR '92 R/T Turbo  
300 CV - 4X4 - Full Equip



CADILLAC SEVILLE '92  
Full Equip



CRYSLER VOYAGUER LE - '92  
3,3 L. - 150 CV. - 4X4 Full Equip



CHEVROLET CORVETTE '92 LT-1  
300 CV. - ASR - Full Equip



GMC / CHEVROLET G-20 '92  
Full Equip - TV. Video - Compact Disk



PONTIAC TRANSPORT '92 SE - GT  
1.65 CV. - Full Equip

### Teo Martin AUTOMOVILES

Polig. Ind. AIMAYR - C-3  
SAN MARTIN DE LA VEGA - 28330 (MADRID)  
Tifs. 691 30 47 - 691 34 47  
692 34 50 - 692 36 02  
FAX: 691 56 86  
Ctra. Andalucía Km.20 (Desvío S. Martín Km.5)



JEEP CHEROKEE LIMITED '92  
190 CV. ABS

TODOS LOS VEHICULOS SALDRAN EQUIPADOS CON TELEFONO  
**NEC** DE REGALO

## LE DA "TIRONES" SU COCHE DE INYECCION (GASOLINA)



Si el problema es la suciedad de sus inyectores, no tiene porque cambiarlos.  
Solo 2 de cada 1000 necesitan ser sustituidos.

SE LOS LIMPIAMOS Y COMPROBAMOS  
CON TOTAL GARANTIA

Servicio Urgente diario,  
con todos los talleres de España.  
(PORTES INCLUIDOS)

Entregue este anuncio en su taller habitual y recibirá junto con sus inyectores limpios un obsequio eficaz para su sistema de inyección.

## VAROSA

motors

Ctra. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4  
BUMANES DE MADRID  
TEL: 6 06 15 11- 6 06 51 49

### MITSUBISHI TOYOTA HONDA MAZDA

### SERVICIO GARANTIA RECAMBIOS




- MITSUBISHI 3000 GT VR4 «92» 305 C.V. TRACCION Y DIRECCION A LAS CUATRO RUEDAS
- MITSUBISHI 3000 GT 222 CV. FULL EQUIPE

- MITSUBISHI ECLIPSE GS «92»
- ECLIPSE GS TURBO 190 CV
- ECLIPSE GSX TURBO 195 CV TRACCION CUATRO RUEDAS

**CONCESIONARIO OFICIAL**  
Vehículos procedentes de cambio

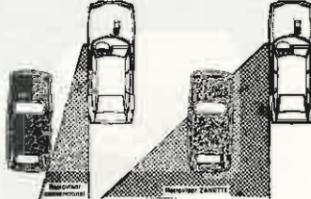
|                         |             |             |
|-------------------------|-------------|-------------|
| BMW 730 i, Climatizador | año 87..... | 2.900.000,- |
| BMW 745 i               | año 84..... | 1.300.000,- |
| Porsche 911 SC, aire    | año 81..... | 2.750.000,- |
| Maserati Biturbo        | año 88..... | 2.200.000,- |
| Porsche 911 E 2.7, aire | año 75..... | 1.400.000,- |
| Jeep Cherokee Limited   | año 90..... | 3.200.000,- |

C/ CLAUDIO COELLO, 17 - 28001 MADRID. TEL: 481 15 15. FAX: 575 57 71

**RETROVISOR Zanetti**

**¡Elimina el ángulo muerto!**

Visión total en su  
AUTOMÓVIL, FURGONETA,  
AUTOCAR, CAMION, Etc.



**comercial CHAS**  
Avda. Alfonso Molina, 56  
Tlf. 150173 - 15008 LA CORUÑA

Necesitamos distribuidores  
en todas las provincias.

## T E A S.A.

TALLERES EMILIO ARENAS S.A.

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

## SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO



## PIONEER

SERVICIO ASISTENCIA TECNICA-RECAMBIOS ORIGINALES  
INSTALACION SONIDO DE AUTOMOVIL Y ALARMAS

INTERIORES MADERA PARA LA MAYORÍA DE AUTOMÓVILES



REPRESENTADOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA  
**Turisor**  
AVDA. CALVO, 40 28001 MADRID TEL: 575 12 17

**PORSCHE 928**, accidentado, M-EG, motor, caja, llantas, neumáticos, interiores, 4 cristales, etc., bien, cuero, aire. Teléfono (96) 528 21 22 / 528 31 53.

**PORSCHE 911 SC**, techo, llantas, buen estado, precio interesantísimo, convenir. Azcona, 62.

TODOS LOS MODELOS HASTA EL 15% DE DESCUENTO

## MERCEDES NUEVOS

|                   |         |     |
|-------------------|---------|-----|
| AHORA DISPONIBLE: |         |     |
| 190 E 2.0 4X      | 350 D   | 3X  |
| 190 E 2.6 3X      | 260 E   | 24V |
| 190 D 2.0         | 300 E   | 24V |
| 190 D 2.5 TURBO   | 300 CE  | 24V |
|                   | 300 SL  | 24V |
|                   | 600 SEL |     |

interautomóviles

Tel: (972) 56 02 38



## GEMINI

### ELETTRONICA

Industria, 201 08026 BARCELONA TEI: 4 56 43 90  
Cerro Blanco, 1 28026 MADRID TEL: 5 65 05 92  
Pepita, 40 46009 VALENCIA TEL: 3 47 77 50

## ALARMAS PARA AUTOMOVILES

Homologadas por: ALFA ROMEO, AUDI- VOLKSWAGEN, FIAT, FORD, LANCIA, LOTUS, MERCEDES OPEL, PEUGEOT RENAULT Y ROLLS ROYCE

### Para maestros del Rallye

**L**AS computadoras de control y navegación se han convertido en un elemento imprescindible en los coches y motos que participan en pruebas de raid y rallyes. La firma belga Leo fabrica dos modelos que se adecúan a las distintas necesidades. El modelo LT 200, Leo Rallymate, se compone de dos sondas, mando a distancia y Trip, tiene un precio de 53.900 pesetas sin IVA. Un poco más sofisticado es el modelo LT



3000 Leo Rally Master, una computadora profesional con tres sondas, mando a distancia y trip, cuyo precio es de 85.400 pesetas. Estos modelos son los que incorporan los vehículos oficiales Lada. El distribuidor en exclusiva para España es AMR Ibérica. Tel (93) 873 52 50.



### EN CUALQUIER SITUACION

La firma de calzado deportivo Nike, acaba de presentar en nuestro mercado un nuevo modelo que destaca por su versatilidad y polivalencia. Las nuevas Air Trainer E low tienen un avanzado diseño, pensado en función de su utilización para la práctica de deportes como el tenis, baloncesto, fondo y volleyball, entre otros. Sus cámaras Air-Sole, aseguran confort, estabilidad, flexibilidad y gran duración.

New Mode y se caracteriza por la rigurosa selección de la calidad de la materia prima y por unos diseños modernos avalados por la más avanzada tecnología en el sector. Las instalaciones de New Mode ocupan una planta de 10.000 metros cuadrados en Navacarnero y en ellas se realizan los trabajos de tapizado de los coches en 24 horas.

tecnología, para su aplicación en los actuales y futuros componentes y sistemas Valeo.

### Subastax en Madrid

**E**N las instalaciones que Subastax tiene en la localidad madrileña de Rivas-Vaciamadrid, esta empresa ofrece un servicio completo a sus clientes. Transporte, gestión, tasaciones y venta de vehículos subastados son las principales actividades de Subastax. La sala donde se efectúan las subastas tiene 800 metros cua-

drados, con una grada desde donde se puede presenciar el acto. El área de exposición cuenta con 1.300 metros cuadrados y tiene capacidad para albergar cien vehículos. El área de recepción de clientes y oficinas tiene 500 metros cuadrados. El objetivo inicial es vender 4.000 coches anuales.

### Colaboración fructífera

**VALEO**, empresa líder en la fabricación y distribución de recam-

### Aeronáutica a su alcance

**LA** editorial Paraninfo será la encargada de editar y comercializar,

tanto en el ámbito nacional como internacional, los libros aeronáuticos que Iberia ha realizado para la Dirección Técnica de Vuelo. De esta forma se ponen al alcance del público 11 libros técnicos de gran valor para el conocimiento de la materia.



### Camino de El Cabo

**LA** prestigiosa firma de productos dietéticos deportivos Santiveri acaba de firmar un acuerdo de colaboración con Salvador Serviá, uno de los más experimentados pilotos españoles de raids, con vistas a su participación en la primera edición del Rallye París-El Cabo. Santiveri se hará cargo de la supervisión de la dieta del gran piloto catalán. En la foto el momento de la firma del contrato de Serviá y María Planas por Santiveri.

### PRESENCIA SUZUKI

Se acaba de constituir la sociedad Suzuki Auto Madrid S.A., con la participación de Suzuki Motor Corporation de Japón con un 60 por ciento del capital, Tomen Corporation de Japón con un 39,97 por ciento y Tomen Corporation España S.A.

con el restante capital. Esta empresa se dedicará a comercializar las gamas de vehículos Vitara, Samurai, Swift y Supercarry, con una creciente demanda en nuestro país. Ya se han inaugurado las dos primeras exposiciones situadas en el paseo de la Castellana 132 y Luchana 30.

### El encanto de la piel

**LA** prestigiosa firma de tapizados Santa Matilde ha creado una línea de tapizados en piel para automóviles. Esta nueva línea se denomina

bios originales para la automoción, acaba de firmar un acuerdo de producción y desarrollo con el grupo Motorola. Este acuerdo significa la fabricación de nuevos módulos electrónicos, de la más moderna



RENAULT 19

# TRANSFORMACIÓN

**Ya se conoce cómo será el nuevo R-19 que estará en la calle en el mes de marzo. Osadamente distinto, romperá con lo establecido hasta ahora por los fabricantes europeos.**

LOS responsables de la marca no han querido para su modelo más vendido un mero lavado de cara. La estética de esta berlina media ha sufrido radicales transformaciones que sorprenderán a los automovilistas, acostumbrados ya a ver la característica silueta a lo largo de estos tres años de rodar por nuestras carreteras. No obstante, estructuralmente no sufrirá modificaciones de importancia, el buen resultado de la plataforma y la amortización a corto plazo así lo han dispuesto. El nuevo utillaje que la fábrica ha tenido que preparar para hacer frente a estas modificaciones, no representan una inversión tan elevada como para hacer una nueva carrocería. Así lo evidencian los laterales, éstos sí conservados en el nuevo proyecto.

Quienes han tachado al R-19 de ser anodino en cuanto a formas, poco podrán insistir sobre este argu-

mento después de ver los primeros y reveladores dibujos de la futura versión. Probablemente, en un intento de desmarcarse morfológicamente de su más directo rival, el Citroën ZX (de frontal casi idéntico), ha recurrido a líneas más osadas y, por qué no decirlo, orientalizantes en cuanto a su concepto. Con ojos rasgados, tomas de aire generosamente abiertas y con un aspecto algo más agresivo, el concepto se

**CAMBIOS DRÁSTICOS**  
Comparando los dos frontales, se ve que el R-19 ha optado por otros derroteros, de un estilo completamente distinto al anterior.



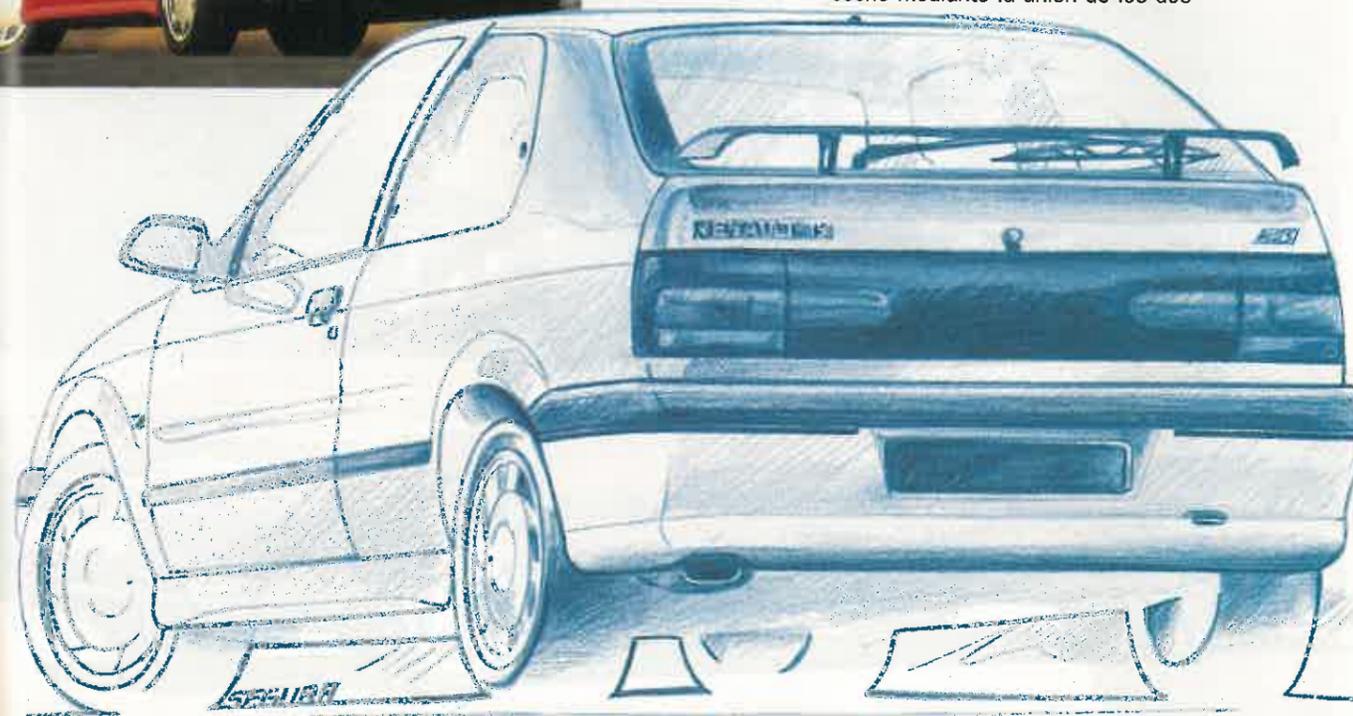
**ESTÉTICA HORIZONTAL**  
Por detrás parece más ancho. Sólo es en apariencia y gracias a haber dispuesto horizontalmente los grupos ópticos y a unirlos mediante una banda translúcida.

separa bastante de la estampa tranquila y burguesa de la actual carrocería. Otras diferencias serían el resalte frontal para alojar el nuevo anagrama y las nervaduras longitudinales del capó, signos que parecen van a acompañar ya de forma general a todos los futuros modelos de la marca.

En cuanto a la trasera, los cambios no son tan radicales y se ha intentado ensanchar visualmente el coche mediante la unión de los dos



**NUEVOS AIRES**  
Las tomas aerodinámicas han crecido en número y superficie. El resalte frontal alberga el nuevo anagrama.



grupos ópticos, de disposición horizontal, por medio de un panel translúcido. Esto será común también en las dos versiones de la carrocería, bicuerpo y Chamade.

Al volante se constata que, partiendo de la parte inferior del actual R-19, se ha rediseñado todo el salpicadero. Las formas son más suaves y redondas, también en un estilo más japonés. Se ha intentado, asimismo, hacer el habitáculo más

cálido y acogedor, variando la disposición de algunos elementos y mandos, como la instalación de la radio y las teclas de los elevalunas, por ejemplo. Dentro de la gama de motores, las novedades que traerá consigo el R-19 será el recién develado turbodiésel de 93 caballos y la versión turbocomprimida del 1.8 16 válvulas que tan buen resultado ha causado sobre las versiones 16V del Clio y del actual R-19. Des-

pués de barajar varias fechas, ya es casi seguro que la irrupción en el mercado de esta berlina se realizará en el mes de marzo del año entrante. Los precios no están todavía establecidos, pero el momento de competencia comercial hace prever que no se elevará demasiado sobre el modelo actual. Sobre todo en un país de tanto éxito para este modelo como el nuestro. ○

Juan Luis Soto

R-25 Y UN MICROCOCHE

Renovación a lo grande

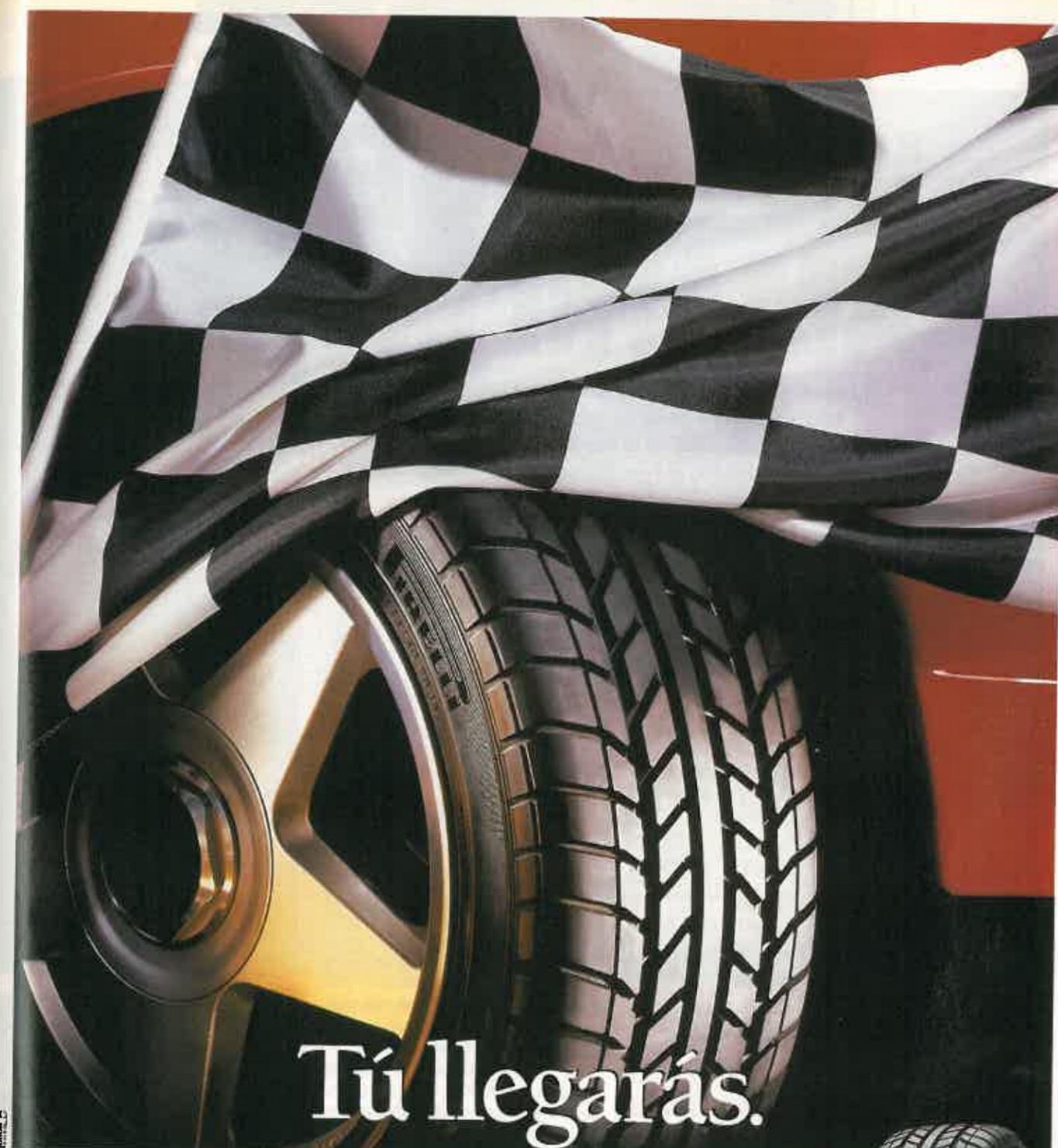


**EL MODELO** mayor de la gama de turismos Renault quiere también aprovechar el año que se aproxima, y más concretamente los Juegos Olímpicos de Invierno de Albertville, para ceder el puesto a su sucesor. Cósmicos y altisonantes nombres como Plutón, Helios, París o Sagane, son barajados para personalizar la berlina por llegar.

Más largo y con un portón posterior similar al del Seat Toledo, podrá acoger en su chasis nada menos que ocho tipos de motores transversales de cuatro y seis cilindros. Suspensiones inteligentes y una dotación electrónica apabullante acompañarán a

este nuevo R-25, modelo que ha representado lo mejor de la marca durante estos nueve últimos años. Con la primavera llegará un revolucionario modelo que hará grandes a los tradicionales utilitarios R-4 o R-5. Todavía sin nombre específico (atiende por ahora a Proyecto X-09), este proyecto de minicoche urbano adopta el concepto monovolumen del Renault Espace, pero llevado hasta sus más pequeñas consecuencias. Segmento hasta ahora prácticamente desconocido en Europa, los microcoches suponen en Japón un importante sector de las ventas de automóviles. Con 3,30 metros de longitud, será no obstante capaz para cuatro plazas en toda regla y su espacio interior se aprovechará mejor gracias a banquetas móviles, al estilo del Citroën ZX, que eliminan el maletero cuando no se utiliza. Ofrecer transporte sencillo, fiable y extremadamente práctico en ciudad por unas 900.000 pesetas, es el objetivo de este avanzado y revolucionario concepto.

**ESPACIO REDUCIDO**  
Para introducirse en el inédito segmento de los microcoches, Renault recurre al concepto del Espace llevado a su mínima expresión. El nuevo R-25 tendrá nombre propio y será más grande.



Tú llegarás.

Para llegar con ventaja, para llegar a olvidarse de las inclemencias del tiempo y las dificultades de la carretera, es imprescindible rodar con Pirelli. Porque Pirelli somete sus neumáticos a las pruebas deportivas más duras, demostrando victoria tras victoria el éxito de sus investigaciones y la calidad de sus productos. Para que disfrute la sensación que sólo el mejor neumático puede ofrecerle, para que descubra que llegar a Pirelli es llegar con ventaja.



TOYOTA 4 RUNNER

# UN RANGE AMARILLO

**Range Rover ha mantenido hasta ahora la exclusividad de los todo-terreno de lujo y confort. Los japoneses no se duermen y Toyota puso en el mercado, hace ya cuatro años un modelo competidor, el Four Runner. Ahora llega a España.**

**E**L sector de los todo terreno no acusa la crisis que afecta al automovilismo y sigue creciendo año a año. La oferta es cada día más amplia y atractiva; pequeños y grandes, rústicos o confortables.

Lo que se ha detectado en los últimos meses es un notable interés hacia las versiones de gasolina, de cuatro puertas y con suspensiones confortables, preferiblemente con muelles o barras de torsión como elementos elásticos y abandonando

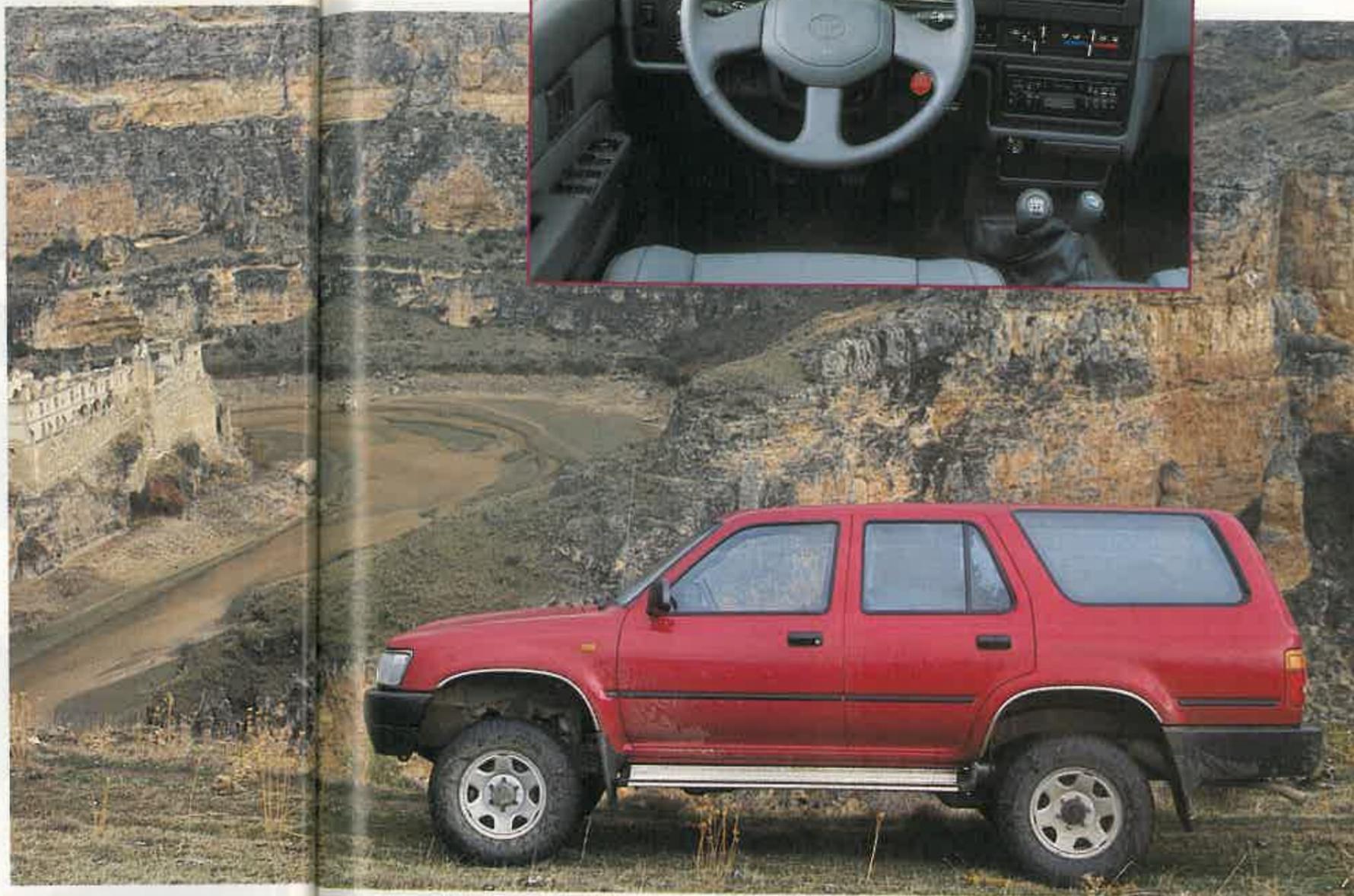
las ballestas, robustas pero no siempre muy confortables.

En este sector incide el nuevo producto que Toyota ha comenzado a distribuir, por este año en un número reducido de ejemplares (200), que se ampliará a 650 en el año 92.

El 4 Runner que viene a España, lo hace en su versión máxima: motor de 6 cilindros en V de 143 caballos, aire acondicionado, techo practicable eléctrico, cierre centralizado, retrovisores de mando eléctrico, volante regulable en altura, asientos traseros divisibles por mitades, radio-cassette cuadrifónico, estribos laterales... en fin, todo lo que puede incorporarse en un vehículo para el ocio. El precio final del 4 Runner es de 4.400.000 pesetas.

Tuvimos la oportunidad de tener una pequeña toma de contacto con el nuevo coche y sacar algunas conclusiones antes de llevar a cabo una prueba a fondo completa.

La primera impresión al subirnos (y nunca mejor dicho lo de subirnos, porque la altura es considerable) al coche es la de confort y calidad de acabados. Con unas líneas muy redondeadas, el 4 Runner entra por los ojos. El poderoso motor V6 empuja el coche con majestuosidad, pero no con excesiva brillantez a causa de unos desarrollos muy largos. Pese a ello, mantener una velocidad de crucero de 130 es muy fácil y la dirección es precisa y de accionamiento suave. La caja de cambios se acciona con facilidad, excepto cuando se engrana la reductora, en cuyo caso, se vuelve algo dura, pero es relativamente nor-

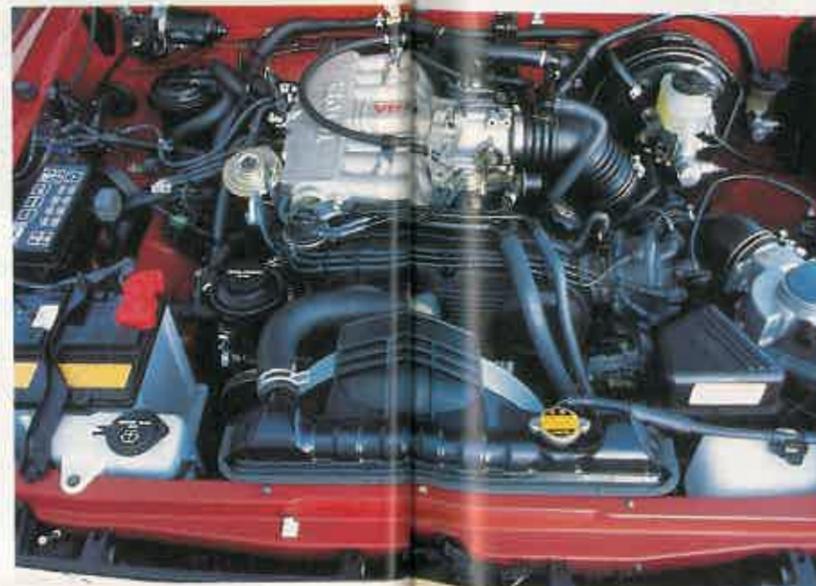


## FICHA TECNICA



### 4 RUNNER V6

|                                     |                        |
|-------------------------------------|------------------------|
| <b>MOTOR</b>                        |                        |
| Disposición                         | Delantero longitudinal |
| Nº de cilindros                     | 6 en V                 |
| Cilindrada (c.c.)                   | 2.959                  |
| Nº válvulas por cilindro            | 2                      |
| Alimentación                        | Inyección electrónica  |
| Compresión                          | 9,0 a 1                |
| Potencia máxima / r.p.m.            | 143 cv/4.600 r.p.m.    |
| Par máximo / r.p.m.                 | 24,5 mkg/3.400 r.p.m.  |
| <b>TRANSMISIÓN</b>                  |                        |
| Tracción                            | Trasera / 4x4          |
| Caja de cambios                     | Manual 5 v. y reduct.  |
| Sistema                             | Bolas, asistida        |
| Diámetro de giro (m)                | 11,4                   |
| <b>FRENOS</b>                       |                        |
| Sistema (Del./Tras.)                | Discos vent. / Tambor  |
| <b>SUSPENSIONES</b>                 |                        |
| Delantera                           | Independiente          |
| Trasera                             | Eje rígido             |
| <b>PESO Y DIMENSIONES</b>           |                        |
| En orden de marcha (kg)             | 1.850                  |
| Largo/ancho/alto (mm)               | 4.470/1.690/1.765      |
| Capacidad del depósito (l)          | 65                     |
| <b>PRESTACIONES Y CONSUMOS</b>      |                        |
| Acceleración de cero a 100 km/h (s) | 15,3                   |
| Velocidad Máxima (km/h)             | 166                    |
| Consumo Urbano (l/100 km)           | no comunicado          |
| A 90 km/h (l/100 km)                | 11,1                   |
| A 120 km/h (l/100 km)               | no comunicado          |



mal en un todo terreno. Bien de frenos y muy bien de estabilidad, sin el balanceo tan frecuente en los todo terreno «de señoritos».

Fuera de la carretera, el comportamiento es muy bueno, con excelente capacidad de tracción y de vadeo. Para una utilización pura fuera de carretera, hubiesen sido convenientes otros neumáticos de más dibujo, pero el comportamiento en asfalto se hubiera comprometido. Los que trae de origen son una magnífica opción entre una y otra utilización.

Las prestaciones, bien; sin más. La velocidad punta se obtiene en 4ª, porque no puede con la 5ª y los cerca de 2.000 kilos que pesa con dos pasajeros a bordo. Las recuperaciones son menores de lo que se

espera de un V6, porque el motor de 3 litros no es especialmente brillante por debajo de las 2.500 revoluciones por minuto.

La primera conclusión es que se trata de un coche muy cómodo y confortable para viajar a buena marcha y que se desenvuelve con honestidad fuera de la carretera. El precio es elevado, pero ofrece mucho. Por apenas 85.000 pesetas, sobrepasa el límite del 12 por ciento del IVA, por lo que tiene que pagar el 35, como todos los automóviles de turismo. Para finalizar y como elemento de referencia digamos que no ha llegado antes a España porque su éxito en Europa ha superado todas las previsiones. ○

**ESTILO MANDA**  
A mitad de camino entre un monovolumen y un Station Wagon, el Four Runner va a gustar a los amantes del todo terreno.

José María Cernuda

NOBUHIKO KAWAMOTO PRESIDENTE DE HONDA

# «HEMOS CRECIDO DEMASIADO DEPRISA»

**Nueve años en F-1, de los 26 que ha pasado en la filial de Investigación y Desarrollo -de ellos, tres en la dirección- han preparado a Nobuhiko Kawamoto para la presidencia de Honda, que le fue confiada en junio de 1990, en sustitución de T. Kumé en un momento, dice, que la empresa ha decidido que «el crecimiento no lo es todo» y que «el espíritu de la empresa debe modificarse».**

**D**ICE al comienzo de nuestra entrevista en exclusiva, «hemos decidido que no sólo debemos perseguir el crecimiento, sino que tenemos que aprender a moderarnos y armonizar nuestras operaciones antes de entrar en lucha con nuestros competidores».

¿Por qué se ha pensado en usted para esta tarea?

«Probablemente porque el señor Kumé se educó en el «Japón Imperial» mientras yo, más joven, lo fui en un sistema más democrático».

¿Es más internacional su nuevo equipo?

«Estamos obligados a ser lo más internacionales posible».

Están bastante detrás de Toyota y Nissan en Japón, pero delante de estos mismos fabricantes en Estados Unidos.

«Somos una empresa joven, nacida solamente en 1964. Nuestras ventas son regulares en Japón, por-

que no tenemos bastantes concesionarios en las grandes ciudades, donde se hace el 60 por ciento de toda la venta. Nuestros competidores abrieron sus concesionarios mucho antes, cuando el precio de los terrenos era más accesible. Hoy nos estamos esforzando por superar esta desventaja».

«Hemos tenido que abrir filiales y ayudar financieramente a concesionarios privados».

También es difícil encontrar mano de obra en Japón.

«Afortunadamente, perdemos menos del 3 por ciento de nuestro personal cada año, mientras las otras empresas ven marcharse un 6 por ciento del suyo».

¿Por qué?

«Porque nosotros nos enfrentamos a los retos, y eso gusta a los jóvenes».

¿Cuál es la mayor debilidad de Honda?



EL HOMBRE

**Nobuhiko Kawamoto**

Edad 55 años.

- Presidente de Honda Motor Co.  
- Entra en Investigación y Desarrollo de Honda en 1963, con una licenciatura en Ingeniería mecánica. Ingeniero Jefe (1970), Director General Adjunto de Investigación y Desarrollo (1981), Director General de Honda Motor (1983), Presidente de Investigación y Desarrollo (1986), Presidente de Honda Motor Co. en junio de 1990.



MOTOR HONDA RA 121 E  
«Seguiremos en la cumbre de F1»

LA EMPRESA

**Honda Motor Co.**

-Sexto fabricante mundial.  
-Ventas 1990 (el año fiscal termina el 31 de marzo):  
1.915.000 coches (669.000 en Japón, 1.246.000 en el extranjero), 248.200 motos y 158.500 «productos motorizados» (cortacéspedes, etc.)  
-Volumen de negocios 1990: 4,3 billones de yenes (3,4 billones de pesetas)  
-Beneficios 1990: 147.000 millones de yenes (117.042 millones de pesetas).  
-Gastos de investigación y desarrollo: 194.000 millones de yenes (154.464 millones de pesetas).  
-Personal: 84.000 empleados

«Haberlos desarrollado demasiado deprisa. Además de mejorar nuestra cuota de mercado japonés, tenemos que adaptarnos a un mundo en evolución, aunque para ello tengamos que reducir algo nuestro crecimiento».

-Se les considera mejores en cuanto al producto que en marketing.

«¡Ojalá siga así!».

-¿Qué cambiará en Honda?

«La comunicación entre los técnicos y los demás debe mejorar y debemos también revalorizar los valores heredados de nuestros fundadores».

- En Occidente se les considera el más occidental de los fabricantes japoneses.

(Se ríe) «Muchas gracias. Por un lado, vamos bien; por otro, estamos empeorando. El mito Honda está muerto incluso en Japón».

-Sin embargo, parece que mantienen ventaja sobre sus competidores, por lo menos fuera de Japón.

«Creo que estamos más cerca de nuestros clientes. Esto lo aprendimos en Estados Unidos. Por ejemplo, nuestro personal de investigación se dirige directamente y sin intermediarios a los clientes para saber que esperan de nosotros, y para crear nuestros vehículos en función de sus expectativas».

-También modifican sus coches mas deprisa que sus competidores occidentales.

«No tenemos intención de acelerar nuestro ciclo de cuatro años. En realidad, me gustaría poderlo alargar».

- De todas maneras, ustedes van más deprisa desde la mesa del diseño a la puesta en producción.

«Nos son necesarios tres años. En nuestro sistema, todos los departamentos trabajan paralelamente. El personal de métodos y de producción comienza, por ejemplo, a trabajar en un nuevo proyecto al mismo tiempo que en el de investigación. Si se produce un cambio en

investigación, enseguida se tiene en cuenta en producción. Somos un equipo eficaz entre paso y paso».

- Sus obreros son realmente jóvenes, 32 años el que más. Cuando envejecen, desaparecen del ensamblaje.

«Desgraciadamente, esto no va a seguir así. Ya está cambiando».

-¿Va a crecer más Honda fuera de Japón?

«Sí. Reduciendo en lo posible la tasa de crecimiento».

-¿Cuáles son sus objetivos en Europa?

«Ser una empresa independiente».

-¿Con o sin Rover?

«Somos buenos amigos y socios. Hacemos coches para nosotros y nosotros para ellos. Ya hace diez

**«Afortunadamente, perdemos bastante menos del 3 por ciento de nuestro personal al año, mientras que las otras empresas ven marcharse un seis por ciento del suyo».**

años que cooperamos y Honda U.K. (Reino Unido) -no Honda Japón- posee el 20 por ciento de Rover.

-Dado que Honda posee el cien por cien de su filial británica, quiere decir que ustedes controlan el 20 por ciento de Rover. ¿Cambiará esta situación?

«No tenemos pensado aumentar nuestra participación en Rover».

-¿Qué les aporta el desarrollo de coches Rover?

«Eso depende. A veces una suma global. A veces un *royalty* por coche vendido».

-Al parecer piensan aumentar el número de concesionarios en Europa.

«Es cierto. Ya tenemos 1.500. A finales de 1994 deberíamos tener 200 más».

-¿Piensa importar coches desde Estados Unidos?

«Sólo los que se producen en América. No serán muchos».

-¿Habrá una distinción entre los Acura y los Honda en Europa?

«No. Ese es un enfoque del marketing americano. En Europa todos nuestros coches serán Honda».

-¿Cómo interpreta usted el acuerdo Japón-CEE?

«Nuestra producción en Europa no estará limitada».

**THE RACE OF THE CHAMPIONS**  
Rally Masters '91  
MADRID, CIRCUITO JARAMA  
6-7-8 DICIEMBRE 1991

Venta de localidades en el **RACE**  
(91) 447 32 00

-Bruselas considera que la producción de «transplantes» no será superior a 1,2 millones de coches a finales de 1999.

«En mi opinión, en el acuerdo no hay ninguna restricción para la producción de «transplantes».

-¿Por qué el MITI ha especificado que no firmaría el acuerdo?

(Se ríe). «Lo siento mucho, no sé nada».

-Hay quien cree que este acuerdo va a ser renegociado.

«Espero que el acuerdo sea duradero».

-¿Cómo se adaptará Honda?

«Importaremos 120.000 coches al año en la CEE y 30.000 en los países de la EFTA».

-¿Quién ha establecido esas cifras?

«El MITI. Los 120.000 son nuestra parte de los 1,23 millones de coches importados según el acuerdo. Por lo demás, producirémos 100.000 coches en Europa, con un objetivo de 250.000 para mediados de la década».

-Sin contar los que importarán de Estados Unidos.

«Repito que esto no será muy significativo».

-¿Cree usted que hay una reciprocidad justa entre Japón y el resto del mundo?

«Se nos dice que hay

un desequilibrio y tratamos de remediarlo, especialmente entre Japón y Estados Unidos. Han hecho falta 20 años para esto. Por lo tanto, habrá que esperar otros tantos para corregir la situación actual. De todas formas, vamos a dar empleo en Europa y si ganamos dinero, lo reinvertiremos en el mismo lugar. Lo único que vendrá de Japón será la tecnología. Nuestra filosofía esencial es la de ser buenos ciudadanos del país donde trabajemos. Sólo tenemos 150 empleados japoneses en Europa. Y nuestra fábrica de Ohio emplea menos de 300 japoneses de un total de 10.000 colaboradores».

«Desde ahora cada región tiene sus propias necesidades. Por supuesto nuestro Cívico es más o menos igual en todas partes, con unas diferencias mínimas según

las versiones. Pero no podemos hacer lo mismo con todos nuestros modelos».

-¿Por qué Japón no se ha interesado antes por el Este de Europa?

«En lo que a nosotros respecta, esperamos empezar allí con las motos, antes de pasar a los coches, como ya hemos hecho en otras ocasiones parecidas. Actualmente, estamos negociando con varios países, especialmente con Checoslovaquia y Hungría. Desgraciadamente, serios problemas de cambio impiden cualquier acuerdo».

-¿Cuál será la carta mundial del automóvil en el 2020?

«Es difícil de pronosticar. Lo único cierto es que el Sudeste asiático conocerá un desarrollo impor-

cualquiera que sean sus estructuras, tendrán que venir bastante después».

-¿Qué prioridades tiene hoy en día Honda?

«Ya he mencionado la de mejorar nuestras ventas en Japón. La segunda, competir con los europeos siendo autónomos en su continente».

-Eso significa una elevada tasa de integración local.

«Totalmente. Empezaremos con un 60 por ciento, para subir al 80 por ciento un año y medio después».

-¿Acudiendo a numerosos fabricantes de componentes japoneses?

«No, trabajando con los que he-



EL HONDA DEL AÑO 2020  
Este es uno de los avanzados prototipos presentados en el Salón de Tokio.

tante, al que tendremos que hacer frente. Indonesia, por ejemplo, es ya el doble de Japón, con una población casi similar a la de Estados Unidos. Países como India o Pakistán están a punto de abrirse. Las ventas de motos en estos países progresan ya un 20 por ciento al año. Desde luego, necesitamos socios locales en estos países, aunque sólo fuera por motivos políticos. Honda ya produce coches en Taiwán, en Indonesia y Malasia. Tendremos que hacer más. Ignoro cuál será la carta del automóvil dentro de treinta años. En cuanto a Honda, espero que seamos autónomos en Japón, Estados Unidos y Europa, al mismo tiempo que hacemos frente al desarrollo del Sudeste asiático».

-¿Incluye China?

«No. China y la Unión Soviética,

mos podido conocer a través de Rover».

-Se dice que numerosos abastecedores japoneses en Estados Unidos están teniendo dificultades económicas.

«Estas dificultades desaparecerán con el aumento de producción, llegará la recuperación».

-Una palabra sobre la F-1. ¿Van a seguir en F-1 cuando esta especialidad es prácticamente desconocida en Estados Unidos?

«Confiamos en seguir en la cumbre en F-1. Pero las cosas cada vez son más políticas y también más caras... La F-1 es cada vez menos un deporte. Seguiremos en F-1 el año que viene. A más largo plazo, no lo sé. ¿Indianápolis? No lo sé.»

Edouard Seidler

Ilustraciones: Jorge M. García

**«Actualmente estamos negociando con varios países, especialmente con Checoslovaquia y Hungría. Desgraciadamente, serios problemas de cambio impiden cualquier acuerdo».**



## NO EXISTEN LOS LÍMITES

Si realmente existieran límites a lo que el hombre es capaz de hacer, no sería en el deporte donde se deberían buscar. Todas las épocas han visto cómo se batían marcas que se creían «insuperables».

Mientras los atletas de todo el mundo superan constantemente las fronteras del deporte, Seiko va superando las fronteras del tiempo. El último reloj de la colección Sport Tech representa la tecnología más avanzada; lleva incorporada una unidad procesadora central: un chip-computadora que permite que los cuatro motores realicen simultáneamente distintas funciones.

Un reloj tan innovador como fácil de manejar. Cualquiera de sus seis funciones puede activarse simplemente girando la corona.

Buscando nuestros límites, hemos conseguido medir los límites del tiempo.

# SEIKO

Cronometrador Oficial de los Juegos de la XXV Olimpiada.



SCJ0512: «cronógrafo 1/10 seg. «calendario inteligente (la fecha se ajusta automáticamente al fin de cada mes) «cuenta regresiva desde 60 minutos «función de tiempos parciales «alarma «sumergible hasta 15 BAR.

TELEFONÍA MÓVIL

# CONTACTO PERMANENTE



**FIAT TEMPRA  
HOT LINE**  
El importador en España es el primero en ofrecer un teléfono móvil sin costo alguno.

**La ajetreada vida moderna ha hecho que la telefonía móvil evolucione a la velocidad del sonido. En España ya son cien mil los abonados a este revolucionario sistema que cuenta cada día con más y mejores equipos, a precios realmente competitivos.**

La aparición de los radioteléfonos portátiles en España se ha convertido en una industria muy activa. La liberalización del mercado por parte de la Compañía Telefónica, ha dado pie al asentamiento del orden de una veintena de fabricantes que ofrecen un amplio espectro de posibilidades y soluciones eficaces para una comunicación permanente. Sin embargo, para muchos ciudadanos de a pie la

telefonía móvil continúa siendo un misterio, sobre el que pesan mitificaciones y desconocimiento de la realidad de un sistema que a la vuelta de pocos años se habrá convertido en un elemento indispensable de la vida cotidiana.

En primer lugar, la masificación de su uso ha permitido, en apenas cinco años, el desarrollo de equipos mejores y, sobre todo, más baratos, cuyos precios, sin incluir IVA, osci-

lan entre las 100.000 y las 300.000 pesetas, frente al más de medio millón que costaban los terminales iniciales. Los teléfonos móviles, pueden ser fijos, para uso exclusivo dentro del vehículo, o portátiles, mediante la incorporación de un kit con batería recargable. Tienen capacidad para albergar toda la información contenida en las agendas de los ejecutivos de más alto nivel y un peso, aproxima-

do, de 750 gramos. Más complejos son los equipos transportables, que han facilitado el abandono del ámbito tradicional de automóvil para convertirse en equipos de comunicación permanentes por su gran autonomía de funcionamiento. La evolución del sistema y las tendencias del mercado han dado lugar al desarrollo de los equipos personales o de bolsillo. Sus reducidas dimensiones -unos 350 gramos- no

les impiden reunir un gran número de características para convertirlos en auténticos líderes de mercado: códigos de seguridad, función de «manos libres», activación mediante la voz humana, hasta ciento veinte memorias, autonomía de más de una hora, etcétera.

Una vez seleccionado el terminal telefónico, los usuarios deben acudir a Telefónica para solicitar línea, que es concedida entre las veinti-

**ESTILO DE VIDA**  
Para muchos, la telefonía móvil es sinónimo de distinción.

## TARIFAS

| Horario                  | 17 a 22 | 22 a 08 | 08 a 17 |
|--------------------------|---------|---------|---------|
| De teléfono fijo a móvil | 30 *    | 16 *    | 43 *    |
| Teléfono móvil           | 46 *    | 22 *    | 55 *    |

(\*) Pesetas por minuto, más un cómputo inicial de 16 pesetas en ambos casos (llamadas desde teléfono fijo o tradicional a móvil y desde móvil a cualquier tipo de teléfono).



**MOTOROLA 5800X**  
Un portátil con múltiples accesorios para hacer de él una oficina de alto nivel.





**NUEVA MODALIDAD**  
En tan sólo un año, el nuevo sistema de comunicaciones móviles de Telefónica, ETACS 900, tendrá la misma cobertura que el de 450 megahertzios.

cuatro y cuarenta y ocho horas siguientes a la presentación de la solicitud. La conexión cuesta 25.000 pesetas -igual que en un teléfono convencional- además de una cuota mensual de 6.028 pesetas. Las llama-

madas son el capítulo más costoso, ya que se facturan a precio de conferencia: unas 150 pesetas los tres primeros minutos por término medio.

A pesar de que en la nueva Ley de Seguridad Vial y Circulación no se

establece una prohibición taxativa de la utilización de teléfonos móviles, los responsables en esta materia han preferido curarse en salud, y han optado por incluir en el nuevo Reglamento, que se está redactando en estos momentos, la obligatoriedad de detener el vehículo al efectuar llamadas «para evitar distracciones y sus posibles consecuencias en la calzada». Esta medida, por lógica, también afectará a los usuarios de teléfonos con sistemas de «manos libres».

Las comunicaciones móviles de telefonía se basan en el mismo principio que la radio celular. El área de cobertura está dividida en un número de células que son atendidas por una estación repetidora, estratégicamente situada, para enlazar el teléfono con la red. El tamaño de las células es determinado por el número potencial de usuarios de la zona. En las grandes áreas urbanas, por ejemplo, tienen un radio

**NUEVAS MARCAS**  
Mobira, el segundo fabricante mundial de teléfonos móviles, después de Motorola, lleva tan sólo tres meses en España. su equipo de bolsillo cuesta 209.000 pesetas.



de acción de unos dos kilómetros, mientras que, en zonas de menor densidad de población pueden llegar a cubrir un total de treinta kilómetros. Estas estaciones se conectan a través de una central a los sistemas telefónicos, lo que permite establecer comunicación con cualquier punto del país o del extranjero. La calidad y nitidez de las comunicaciones van en función del lugar desde el que se efectúa o recibe la llamada, además del día y hora. Un día laborable por ejemplo, la franja horaria comprendida entre las diez de la mañana y las doce del mediodía se encuentra total-

**PROYECTO IRIDIUM**

**Comunicación universal**

La firma norteamericana Motorola ha anunciado su intención de poner en práctica un revolucionario proyecto para conectar entre sí a los usuarios de teléfonos portátiles en todo el mundo, evitando las limitaciones actuales de utilización en los ámbitos sin cobertura, especialmente en zonas rurales o con núcleos de población dispersa, mares y en aviones que viajen bajo las cien millas. Para ello, sus ingenieros estudian la viabilidad de crear toda una constelación formada por setenta y siete satélites inteligentes, conectados a una sola red y construir un sistema de comunicaciones digitales como los utilizados en la telefonía convencional. Esta red espacial

estará formada por siete planos que rotarán en la misma dirección para evitar el conocido «efecto horizonte». El sistema empezará a funcionar, de forma experimental, en 1992 y será operativo hacia 1996. También para el 92, se pretende poner en marcha, de forma definitiva, el nuevo sistema de Telefonía Móvil Digital Paneuropea (SGM), un servicio que funcionará en la banda de los 900 megahertzios en diecisiete países europeos, y que permitirá registrar todas las llamadas y localizar al interlocutor, aunque se ignore el paradero del destinatario, pues lo que identificará al abonado no será el teléfono sino una tarjeta personal.

CAMPEONA DEL MUNDO  
8 VECES / VELOCIDAD 50 cc 80 cc 125 cc

**DERBI**  
RABASA

*Variant* **START**  
W.CH.

Con arranque eléctrico



P E R S I G U E T U E S P A C I O



Derbi recomienda  
**MOTUL**

**COMO CAJAS DE TABACO**  
El nuevo Micro-TAC 9800X de Motorola es el teléfono móvil más pequeño y ligero del mercado. Cuesta 295.000 pesetas.



**SIN SOLTAR EL VOLANTE**  
El PR60 de Philips dispone del servicio de «manos libres».

**FIAT TEMpra**

## EL TELÉFONO A SU ALCANCE

**DESDE** hace unos días, Fiat ofrece a los compradores de un Tempra la posibilidad de adquirir una versión especial denominada Hot Line que tiene la peculiaridad de disponer de teléfono Ericsson montado de serie. Este aparato puede ser utilizado indistintamente en el interior del automóvil o como equipo autónomo. La unidad de mando del teléfono queda dispuesta en la consola central entre los dos asientos, mientras que el módulo central está montado en el maletero. La inevitable antena queda en la parte posterior del techo. Al margen de dicha antenita, el aspecto exterior no varía en nada respecto a las versiones convencionales. Los Tempra Hot Line están



realizados sobre la base del 1.8 i.e. SX de 110 caballos y del Turbodiésel de 92. Estas versiones conjugan un excelente nivel de confort con unas prestaciones de primera. Lo más atractivo de los Hot line, es que su precio no se incrementa respecto a las versiones originales, por lo que en el caso del 1.8 el precio es de 2.140.000 pesetas, y el del Turbodiésel 2.426.000 pesetas. El único gasto extra para el comprador es la cuota de abono con la Compañía Telefónica Nacional, establecida en 6.028 pesetas.

mente saturada, mientras que un domingo por la mañana apenas se perciben interferencias.

En España, existen actualmente dos sistemas de Telefonía Móvil Automática (TMA), que funcionan en frecuencias de 450 y 900 megaherzios, con 90 y 1.300 líneas por canal, respectivamente. El primero de los sistemas, instalado en 1982 por la Compañía Telefónica, funciona en el 35 por ciento del territorio español, que corresponde al 85 por ciento de la población, pero en la actualidad se encuentra saturado dada la gran aceptación del servicio. Por este motivo, en abril de 1990, se introdujo la nueva modalidad ETACS 900 (Sistema de Comunicación Total) que ofrece numerosas ventajas frente a la red anterior. Por una parte, al utilizar una frecuencia más alta las comunicaciones están más protegidas de ruidos, y por otro, al ofrecer un número superior de líneas por canal, tiene una mayor capacidad para satisfacer la demanda del público a más largo plazo. Inicialmente el sistema está siendo utilizado en las grandes capitales y se calcula que

a la vuelta de un año tendrá la misma cobertura que el 450.

El éxito del servicio de TMA en España está amparado por una demanda que duplica la media europea, donde se prevé que en 1995 haya quince millones de usuarios.

A este nuevo concepto de comunicación ya

se han abonado unos cien mil españoles, con incrementos mensuales en torno a los ocho mil -mil quinientos, hace tan sólo un año y medio y de seguir con la actual tendencia se superarán previsiblemente los 120.000 abonados antes de concluir el presente año.

Telefónica tiene previsto invertir en los próximos años un total de cincuenta mil millones de pesetas destinados a la modernización de infraestructuras y manejo de las comunicaciones móviles, tanto en los procesos de obtención de llamadas, como en la calidad y nitidez de la audición. Esto no ha hecho más que empezar. ○

Lourdes Bravo

Fotos: José Antonio Díaz

# ¿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 piezas de repuesto 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 03 00  
Abierto 5007 • Telex: 720210  
Telégramas: Filtros Mann  
50014 - ZARAGOZA (España)



# DIFÍCIL FUTURO

**Bajo el signo de la crisis económica y de las dificultades de la industria italiana, se ha abierto el Salón de la Moto de Milán. Sólo los fabricantes más importantes han aportado alguna novedad, aunque modesta.**



**DAYTONA 1000**  
Línea estética discutible.  
Con 95 caballos de potencia  
y 240 kilómetros por hora.  
Una deportiva clásica.



**LAVERDA 650**  
70 caballos de potencia.  
Refrigeración aire/aceite,  
inyección indirecta y 225  
kilómetros por hora.

# MILAN SALON DE LA MOTO

de pequeña cilindrada que, por otra parte, gozan de un considerable proteccionismo oficial.

Incluso los esfuerzos hechos por fabricantes como Moto Guzzi, Laverda, Ducati y Bimota, representan unas relativas novedades. Concretamente, en el caso de Bimota, ha sido capaz de cautivar la atención del Salón con la nueva Furano, que representa la evolución deportiva en clave extrema de la Dieci. Por el contrario, Moto Guzzi no se lució con la Daytona 1.000, que al margen de estar inspirada en la versión hecha por «Doctor John» hace tres años, resulta una moto estéticamente

**BIMOTA FURANO**  
Es la más bella y la más rápida del mercado. Alcanza los 285 kilómetros por hora y su precio en Italia es de cuatro millones y medio de pesetas.



**PROTOTIPO DE PIAGGIO**  
A pesar de tener cuatro ruedas le llaman triciclo del futuro. Tiene un motor de cuatro tiempos, 20 caballos de potencia y acelera de 0 a 100 kilómetros por hora en 8,3 segundos. Su velocidad máxima es de 95 kilómetros por hora.

**E**N esta última edición del Salón de Milán, ha ocurrido lo que a muchos boxeadores, que tienen el espíritu lleno, pero los músculos vacíos. Lo que antaño fue el escaparate más goloso de Europa, se ha convertido en un salón de talante provinciano, en el que se aprecia la evidente agonía de la industria europea. El único conato de vida estriba en aplicar algunos retoques a modelos ya existentes, y disfrazarlos con una pincelada de modernidad, que no va más allá de un puro ejercicio de diseño, especialidad en la que los italianos son maestros.

El continuo acoso japonés ha relegado la actividad de la industria italiana a la fabricación de modelos



**DUCATI 900 SUPERLIGHT**  
Una deportiva pura. 176 kilos de peso. 73 caballos de potencia y 220 kilómetros por hora.



**APRILIA RED ROSE**  
Hecha para los jóvenes. Consumo muy reducido, fácil de manejar y una estética tan atractiva como moderna.

te desgarbada y, desde luego, pasada de moda. Siempre en su estilo espartano, cargado de deportividad y de espíritu italiano, Ducati retocó su gama con las versiones 750 SS y 900 SS, junto a las cuales se alineaba la versión Desmoquattro 888, en las tres versiones: SP IV, SP Special y Corsa. Siempre en la misma línea se vio la nueva 900 Superlight de un solo asiento y ciento setenta y seis kilos de peso. De penosa, se podría calificar a la Laverda 650, que era el vivo reflejo de las dificultades en que se encuentra actualmente la fábrica. Sin embargo, en el segmento de los scooter, ciclomotores y motos de pequeña cilindrada, la competitividad de los fabricantes italianos parecía recuperarse en una



**GILERA CX**  
Es la moto de pequeña cilindrada más avanzada del mundo. Su nueva decoración Steel es desconcertante.

**RUNNER**  
Los estilistas de la Triad Design han concebido este scooter futurista que dará mucho que hablar.



**PIAGGIO DROP**  
Este prototipo está destinado a rivalizar con los modelos de la industria japonesa. Muchos lo llaman la «Vespa con techo».



**JAWA ATHENA**  
No es más que el embrión de una idea concebida por los técnicos de Jawa para ponerse al día.



**HARLEY BAD GIRLS**  
Sobre la base de una Softail, se ha creado este modelo que se caracteriza por su decoración macarra.

**NR 750**

**Subasta benéfica**

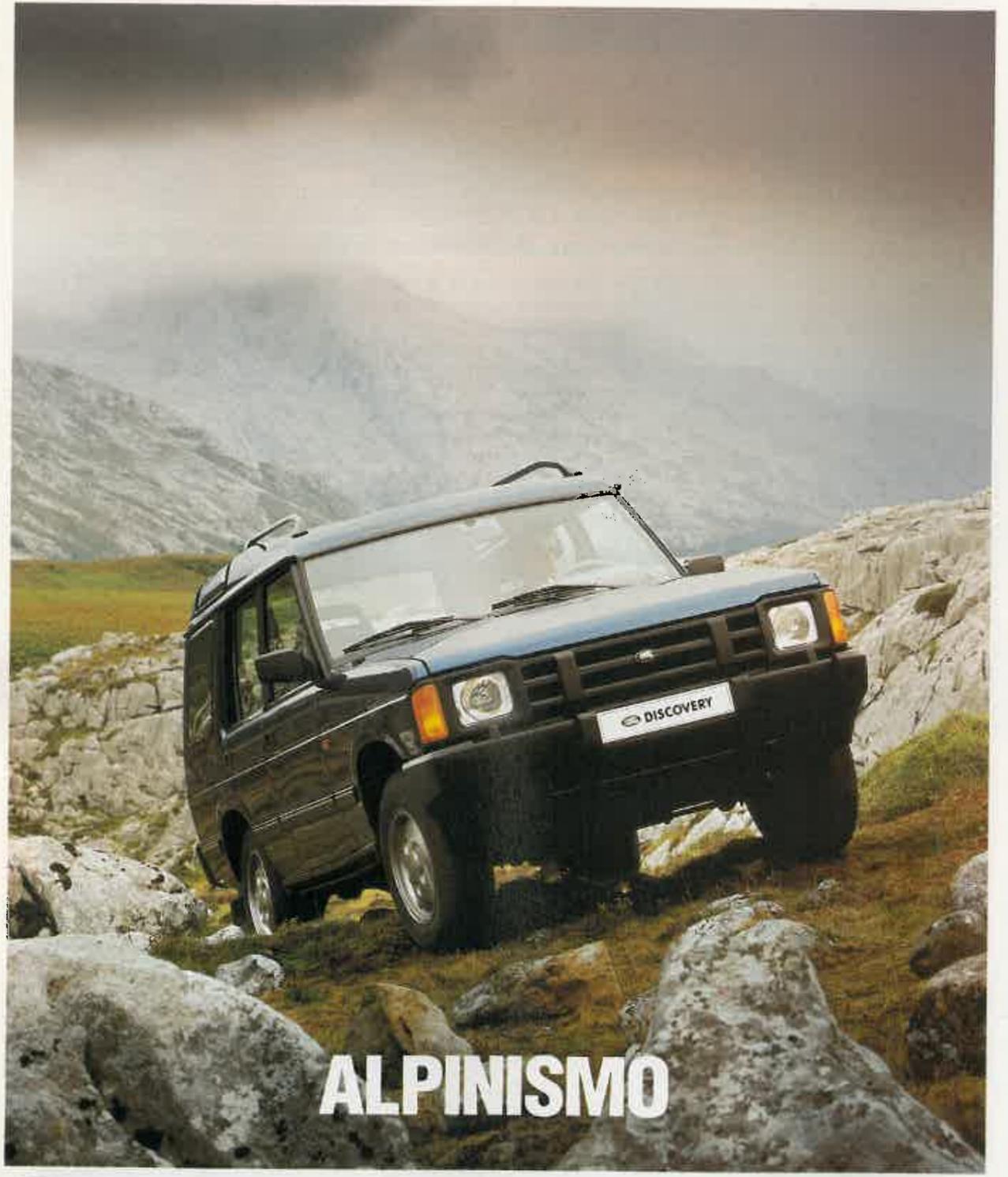
Con el fin de no hacer favoritismos respecto a la entrega de la primera unidad de la NR 750, Honda tomó la acertada decisión de subastar la unidad 001, y destinar a la Unicef lo recaudado por la venta de la moto. Al mismo tiempo, la galería Sotheby's se ofreció a realizar gratuitamente la subasta, que se llevó a cabo el primer día del Salón. Como precio de salida se fijó la cantidad de treinta millones de liras, unos dos millones setecientos mil pesetas aproximadamente, que en pocos minutos se multiplicaron. Desafortunadamente, hubo pocos compradores en la puja, y a partir del momento en el que el precio superó el costo de la moto en la calle, la lucha por la NR 750 se centró entre el importador suizo de Honda y Jan Smit, representante de Ducati para Holanda. Al final, el precio fue de sólo ciento diez millones de liras, que al cambio son poco más de nueve millones de pesetas. A pesar de la cifra tan ridícula, que superó en un quince por ciento el valor de la NR 750 en el mercado, se estableció el récord al ser el precio más alto pagado por una moto de calle.



medida prudencial. Incluso, Piaggio presentó el Drop, un scooter experimental con capota, junto a un curioso vehículo destinado a la ciudad, que recordaba lejanamente a la histórica Isetta.

En resumidas cuentas, hubo poco humo y casi ninguna nuez. ○  
Gigi Corbetta

**DESCUBRA LA FORMA MAS COMODA DE HACER DEPORTE.**



**ALPINISMO**

**Músculos de acero, nervios templados, seguridad. Todo alpinista profesional necesita estas virtudes. Pero, algunas personas trepan por pendientes de 45° sin esfuerzo. Con el DISCOVERY. Un todoterreno diseñado para salvar obstáculos con toda comodidad. Su motor inyección de hasta 3.500 c.c. y 160 CV. le impulsa con fuerza hacia las alturas. Y la tracción permanente a las cuatro ruedas de diferencial central bloqueable, le hace agarrarse a los salientes con total seguridad. Todo ello mientras, en el interior, el conductor disfruta del aire acondicionado de serie. Por estas cualidades ha sido nombrado mejor todoterreno del año. En cualquiera de sus versiones: tres o cinco puertas, diesel o gasolina.**



**DISCOVERY**  
DEPORTISTA DE ELITE.

# EL FORMULA 1 DE COLANI

## LA FLECHA ALADA

**En esta ocasión, la desbordante imaginación de Luigi Colani se ha fijado en un monoplace de Fórmula 1. Se trata de un alarde de diseño combinado con un concepto aerodinámico elevado a su máxima expresión. Ha marcado un hito en la historia del diseño.**

**E**N repetidas ocasiones, Luigi Colani justificó las formas de sus creaciones con una definición tan singular como él mismo:

«En el universo todas las formas son redondas, o casi. Para mí, el símbolo de la perfección es el humo mientras se desvanece en el aire».

La creatividad de Colani se desenvuelve entre el ensueño de una mente desatada, y una funcionalidad esclava del más puro diseño. Todo ello, en virtud de poder manipular una línea hasta las últimas consecuencias. Sus aviones, sus motos, o sus coches, son objetos que parecen no tener tiempo, y bus-

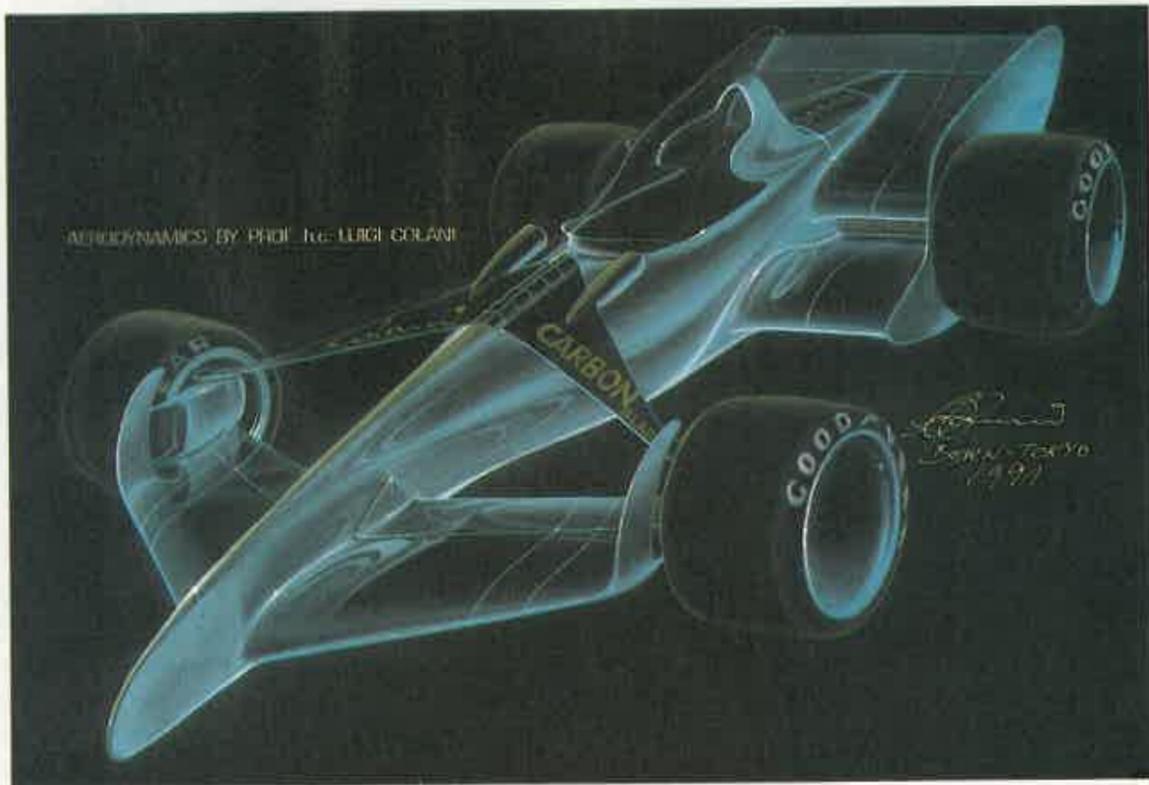
can su forma de vida en el seno de esa imaginación que nace de las mentes privilegiadas. En cierto modo, son cosas que convierten la inteligencia en realidad tangible que, en esta ocasión, Colani quiso que tomara forma de Fórmula 1. Si para él la perfección es el humo en movimiento, es de suponer que lo más parecido sea todo aquello que desliza por el aire, venciendo sus hostilidades sin destruirlo, y con la violencia gentil de un ala.

Aunque un Fórmula 1 encierra en su aerodinámica muchos puntos en común con las reacciones de un ala en su choque contra el aire, el concepto básico de un monoplace de

F-1 es más afín a un proyectil alado que a un ala. Sin embargo, Colani en su F-1 ha logrado poner alas horizontales a un ala vertical, con lo cual, se ha conseguido combinar elementos de reacciones aerodinámicas similares.

Como es de suponer, en la realización de este F-1 no se han tenido en cuenta las imposiciones del reglamento FISA, por ser un estudio aerodinámico aplicado al concepto de monoplace, y sin las limitaciones que genera el problema de «vestir» un motor, con sus necesidades de respiración y disipación térmica.

Al contrario que los actuales F-1, que tienen el alerón delantero recto

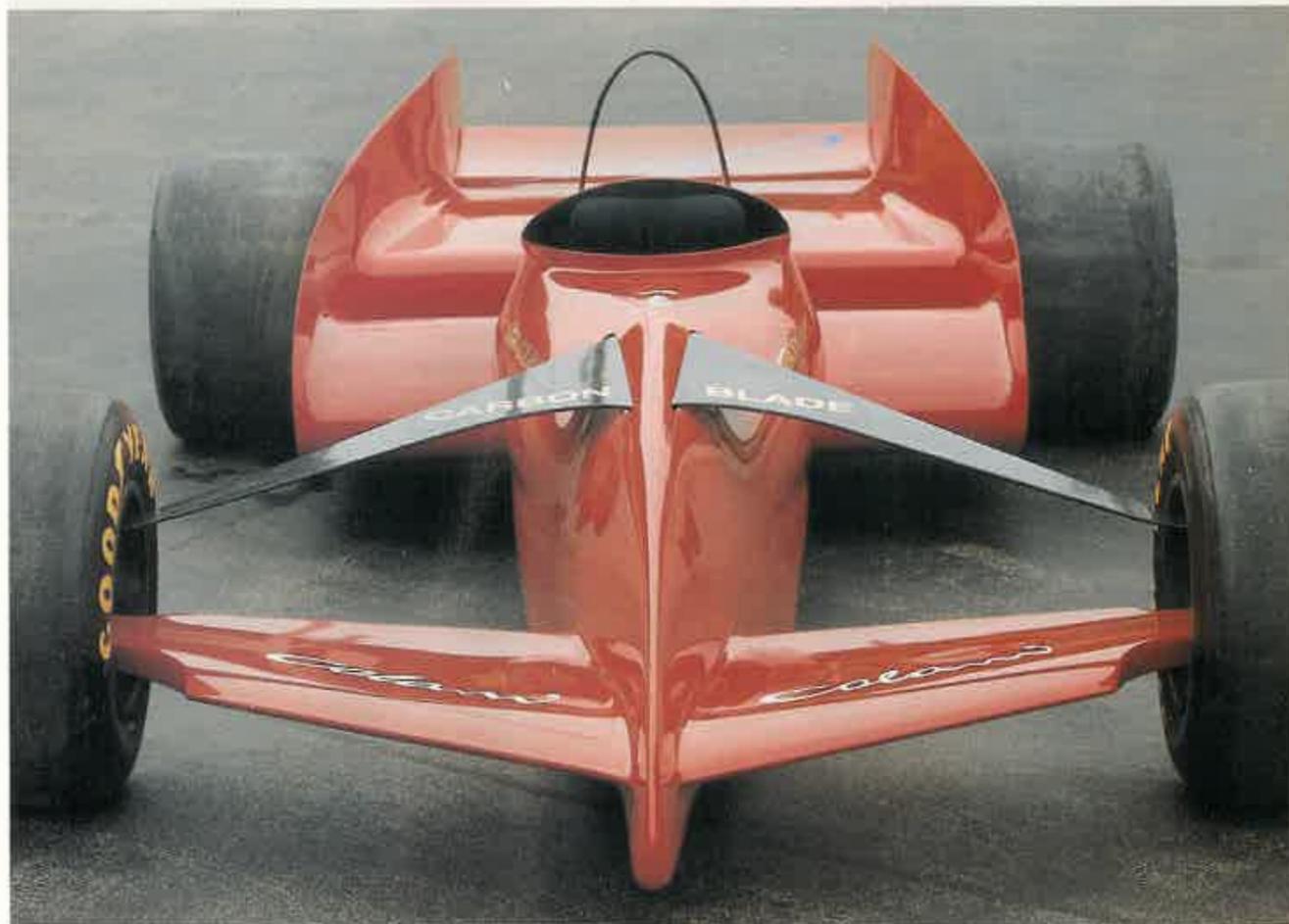


### EL EMBRIÓN

**Al margen de los exhaustivos ensayos en el túnel de viento, Luigi Colani perfiló y llevó a cabo su idea por medio de los más modernos ordenadores de diseño. Con la ayuda de un sofisticado CAD (Computer Advance Desing), fue posible hacerlo realidad.**



**FLECHA FUTURISTA**  
A la vista de esta fotografía se puede calificar de apabullante este proyecto que pertenece más al futuro que al presente.



**CONJUNTO DE ALAS**  
Los deflectores han sido bautizados con el nombre de «cuchilla de fibra».

o con forma negativa al sentido de marcha, este F-1 presenta un morro que en sí recuerda a la forma de un avión de caza. Otro aspecto a contemplar, es que el alerón carece de deflectores en su parte final, ya que Colani ha elegido el camino de colocar dos alas en la parte superior, que van desde el buje de las rue-

das hasta la parte más alta del chasis. Hipotéticamente, en el interior de dichas alas se podrían alojar los tirantes de reacción de las suspensiones, que por falta de espacio tendrían un solo amortigua-

dor. Sin embargo, el mecanismo de la dirección estaría ubicado en el interior del alerón delantero. Aunque en la maqueta final no aparecen todavía los espejos retrovisores, Colani los diseñó en el proyecto inicial,



colocándolos sobre las dos alas superiores.

Después de un exhaustivo estudio de la aerodinámica llevado a cabo en el túnel de viento del Aachen Highschool, Colani logró ensanchar el habitáculo al abombar la parte superior lateral, para luego coronar el acceso con una «boca» ovalada, cuyo reborde tiene un labio vuelto hacia el exterior para deflectar el aire hacia los lados y proteger al piloto.

Los laterales representan otro de los puntos desconcertantes de este coche por carecer de pontones que, de algún modo, se han incorporado a la parte posterior, con las entradas del aire obtenidas por medio de un estrechamiento que comienza en la parte baja del habitáculo del piloto. Y para rematar, se ha convertido toda la parte posterior en un gran alerón acuñado y con tres niveles, cerrado por dos enormes timones laterales, que en parte incorporan las ruedas a su forma.

Al margen del valor creativo que encierra el F-1 de Colani, cabe destacar la total ausencia de elementos mecánicos al descubierto que, según el genial creador suizo, son la principal causa de las turbulencias negativas.

Lo más probable es que este Fórmula 1, como muchos otros proyectos de Luigi Colani, nunca lleguen a tener en sus entrañas un poderoso motor. Su destino, ante todo, es convertirse en un auténtico monumento a la capacidad creativa del

**NADA ANGULOSO**  
Fiel a sus principios, Colani a concebido este monoplaza con formas totalmente redondeadas.



**ALERÓN INMENSO**  
La parte posterior es tan singular como curiosa. Todo juega a favor de un concepto aerodinámico futurista. Su realización se ha llevado a cabo sin pensar en alojar ningún motor de los actualmente existentes.

hombre y de su obra y, sin lugar a dudas, ocupar un lugar destacado en el curioso mosaico de la genialidad del siempre imprevisible Luigi Colani.

**Gigi Corbetta**

DON'T CRACK  
UNDER PRESSURE



TAG - HEUER  
SWISS MADE SINCE 1860

*Cabrera*

JOYEROS

AGENTE OFICIAL

JOSE ORTEGA Y CASSET, 54 TELF.: 402 24 73. MADRID



## Toyota prepara el Montecarlo

EN el próximo Rallye de Montecarlo, Toyota hará debutar al nuevo Celica GT-4. Por lo tanto al tratarse de un coche nuevo, en el equipo de Carlos Sainz no quieren que haya sorpresas, y para que su nueva arma llegue pletórica de forma están realizando unas intensas pruebas sobre el terreno en el que se disputará el mítico rallye. El encargado de poner a punto al Celica GT-4 es el piloto belga Marc Duez, que junto a un equipo de ingenieros y mecánicos están realizando test de neumáticos, frenos y suspensiones.

## Max Mosley da marcha atrás

TRAS anunciar su decisión de suprimir el Campeonato del Mundo de Sport Prototipos, Max Mosley está reconsiderando su polémica iniciativa. Primero tuvo que soportar un sinnúmero de críticas y más tarde se le han echado encima los equipos más perjudicados: Peugeot, Mer-

cedes y Mazda. El equipo francés está evolucionando todos sus vehículos, el alemán ha estado probando un nuevo sistema de suspensiones activas y el japonés está volcando todos sus esfuerzos en este certamen. Por lo que ha tenido que cambiar de opinión, y ha comentado que el Mundial no se realizaría si no hay una inscripción de, por lo menos, treinta equipos.



## Citroën-Mitsubishi, cara a cara

LOS dos equipos más potentes que participarán en la primera edición del París-El Cabo, Citroën y Mitsubishi, ya han confirmado su presencia. Las dos importantes armadas han hecho pública su intención de participar con cinco coches cada una. Citroën, que está rea-



## KARTING

### Nacido campeón

DESPUÉS de haber triunfado en la fabricación del chasis y la carrocería del Ferrari F-40, y de estar a punto de terminar un inverosímil «dream car» que llevará el nombre de Black Sugar, Isaia Fiocco se ha lanzado a la aventura de introducir la fibra de carbono en el mundo del Karting. En un primer tiempo, cosechó no pocos éxitos con una versión de cien centímetros cúbicos, que dio lugar a un nuevo modelo equipado con motores de ciento veinticinco centímetros cúbicos y también de cuarto de litro, ambos con marchas.

En el Salón de Milán, se pudo ver la versión definitiva, bautizada con el sigla IFK -Isaia Fiocco Kart- que en esta ocasión estaba equipada con un motor KTM de 125 c.c. La totalidad del chasis, la carrocería, el asiento y las llantas son de fibra de carbono, razón por la cual en la versión de 125c.c. pesa treinta y nueve kilos, mientras que con el motor de 250 c.c. alcanza los cuarenta y cuatro kilos. En este último caso, el IFK se ve equipado con cuatro

frenos de disco, también en fibra de carbono, mientras que para el 125 c.c. tiene tres.

En ambos modelos se utilizan varillas hidráulicas de dirección, para evitar el abanico característico de los karts. Respecto al cambio, Fiocco ha ideado un sistema de accionamiento neumático, que permite tres mil seiscientos cambios sin necesidad de sustituir la bombona de CO2 que alimenta el sistema. La selección de las velocidades se hace actuando sobre dos pulsadores situados en el centro del volante. De algún modo, el principio del mecanismo recuerda al que se emplea en la Fórmula 1.

Hasta la fecha, el IFK se ha empleado en una carrera en Daytona reservada a kart de cuarto de litro, en la que resultó ganador de las dos mangas. Por el momento, no se sabe el precio del IFK, que además puede montar cualquier tipo de motor, y su estructura es tan sólida que no varía sus prestaciones, incluso después de varias temporadas de carreras. Sólo queda saber su precio, y por si acaso, vale la pena empezar a ahorrar.

Gigi Corbetta



## El retorno de Ford a la Fórmula Indy

FORD, tras veinte años de ausencia total de la Fórmula Indy, ha decidido, nuevamente, retornar a esta especialidad. Su anunciada «rentrée» se realizará con los motores Cosworth V-8. Contarán entre sus filas con dos escuderías: Newman-Hass (formada por Michael y Mario Andretti) y el Chip Ganassi Racing Team (integrado por Eddie Cheever y Arie Luyenyk). ¡Buena suerte!

## LIGIER - RENAULT PRIMEROS ENSAYOS

Ya rueda el Ligier de Fórmula 1 impulsado por el motor Renault V-10. En el circuito de Magny-Cours, el equipo al completo, con Thierry Boutsen y Eric Comas, estuvieron realizando las primeras pruebas. Los resultados no pudieron ser más satisfactorios, los dos pilotos se mostraron realmente encantados con el rendimiento de este propulsor y no dudaron en opinar que en el 92 habrá que contar con ellos. Boutsen afirmó que este motor es formidable. Gerard Ducarcuge, Director Técnico de la escudería francesa, anunció que el coche definitivo del 92 tendrá exteriormente pocos cambios. Contarán con un coche de pruebas denominado JS35 R, con el que ensayarán la nueva caja de cambios.



## BOXES

● Gordon Kimball, que ocupaba el puesto de Director Técnico en Benetton, ha dejado este equipo. Será reemplazado por Ross Brown, ex-Arrows y Jaguar.

● John Barnard está estudiando la posibilidad de volver a la marca Ferrari, aunque todavía no se sabe qué puesto ocuparía. Siguiendo con este equipo Luca Di Montezemolo, nuevo Director de la mítica marca, ha confirmado a Jean Alesi para el 92 y está estudiando la posibilidad de Ivan Capelli.



● La llegada del Suzuki Swift al campeonato español de Fórmula Ford va a ser masiva, en un principio ya existe la seguridad de que habrá al menos 10 monoplazas de este constructor. José Luis Bermúdez de Castro hará un potente equipo, en el que, además de él, estarán los jóvenes pilotos Ignacio de Rojas y Javier Pérez.

## UN TIGRE EN SU MOTOR

Esso

Motor Oils



## Amor y odio

**V**IVIMOS en un mundo curioso en el que continuamente se nos venden imágenes del coche desproporcionadas, que poco tienen que ver con la realidad. Por un lado, la publicidad se empeña en hacernos creer que un coche determinado puede conducirnos hasta la felicidad, aunque sea esa felicidad de cuerpos de plástico y paisajes idílicos, un poco alejados de lo que uno pueda ir construyendo en su vida. Con el agravante de que, cuando por fin uno ha puesto toda su ilusión en el modelo por el que toda la vida había suspirado, aparece otro que lleva más lejos, hace sentir más y para colmo es más seguro.

En el otro extremo, la Administración, algunos círculos de intelectuales y multitud de asociaciones de cualquier calaña alzan continuamente sus voces para denostar implacablemente el coche y situarlo en el centro de todos los males, asegurando que sin esos artefactos inmundos la vida del planeta se acercaría a la del paraíso perdido.

Y por más que uno mira detenidamente a un coche y por muchas vueltas que le da, lo ve incapaz de nada. Ni contaminan nuestro preciado aire si alguien no los arranca, ni llevan a ningún ensueño enmarcado por una pantalla de televisión. Pero es cierto que un automóvil abre un amplio campo de posibilidades para disfrutar y también que hay que pagar un precio por ello.

Para alcanzar un buen equilibrio, los fabricantes deben

asumir su responsabilidad. Es posible que a partir de ahora haya que cuestionarse de nuevo todos los planteamientos iniciales. Por ejemplo: coches de nuevas formas y tamaños, propulsores poco o nada contaminantes, aunque sean sólo para recorridos breves, vehículos específicos, en cuanto a tamaño, precio, prestaciones, autonomía... para disponer de varios y utilizar el adecuado en cada ocasión, adaptables para facilitar su transporte en trenes y aviones y para poder aparcar unos encima de otros. En definitiva, adecuados a las necesidades futuras.

Pero quien de verdad puede convertir el coche en un bien social es el propietario/usuario. Puede resultar tan entrañable un pequeño utilitario como la berlina más lujosa. Se aprecia un coche por lo que nos permite ver, a quién ha llevado, a dónde nos deja llegar, por ceder el paso, por adelantar y facilitar los adelantamientos e incluso por los cuidados a los que lo hemos sometido. Y además, no se pone celoso por que uno se vaya con otro. Dejarlo en casa y moverse en transporte público cuando el autobús o el metro nos deje cerca del trabajo y no debamos ir después a la compra, viajar en avión o tren y alquilar uno en el punto de destino o tenerlo bien a punto para que contamine poco suele resultar satisfactorio. Pero sin duda, lo más importante consiste en disfrutar de él por lo que uno desea y no por lo que otros querrían que deseara.

Javier Moltó

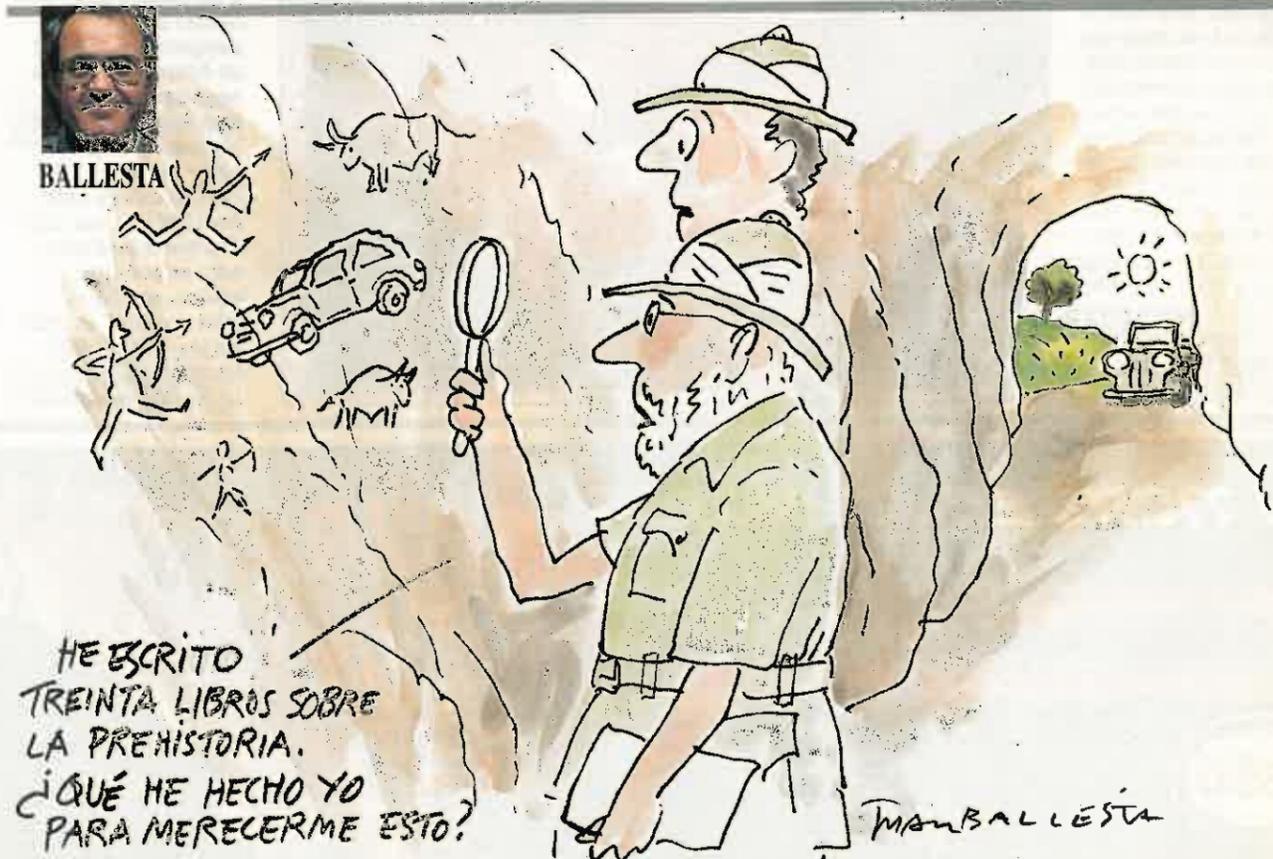


Baterías Bosch. Mayor poder de arranque.

Ni los 215 CV,  
ni el turbo intercooler,  
ni las 16 válvulas  
le sirven de nada...  
si su coche no arranca.



BALLESTA



HE ESCRITO  
TREINTA LIBROS SOBRE  
LA PREHISTORIA.  
¿QUÉ HE HECHO YO  
PARA MERECEERME ESTO?



Energía siempre a punto. Así son las baterías Bosch. Capaces de arrancar su vehículo a la primera. Dotadas con una tecnología que se adelanta a su tiempo. Con unas prestaciones superiores en todos los terrenos. Más potentes, más fuertes y más resistentes. Con una aleación especial que proporciona un funcionamiento seguro. Incluso en las condiciones más duras. Bosch, así de seguro.



**BOSCH**

SCOTCH WHISKY  
 BLENDED AND BOTTLED BY SCOTCH WHISKY  
 & BROTHERS  
 21, Whitechapel Street, London, E.C. 4  
 APPOINTMENT TO THEIR LATE MAJESTY  
 KING GEORGE III



*¿Y si me invitas a entrar  
 y tomamos un whisky?*



Y&R

TOP  
 10

LOS MITOS QUE SE PUEDEN COMPRAR

SEMANAL  
**Motor 16**  
 GRUPO

30 de noviembre de 1991

Núm. 423 • 350 ptas.

PRUEBA DEL  
 NUEVO GOLF  
 COCHE EUROPA '92

EXTRA



**PRUEBA DEL PORSCHE 968**  
**ASI SERA EL NUEVO RENAULT 19**