

NOVEDAD 93



BMW CABRIO

Motor 16

GRUPO

7 de diciembre de 1991

Núm. 424 • 325 ptas.

SUPER GTI



Ahora con 2 litros
y 16 válvulas



Ford Escort
Opel Astra
Fiat Tipo



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.



F-1 POWERED by HONDA HONDA, GANADOR DEL CAMPEONATO MUNDIAL DE FORMULA 1 LOS SEIS ULTIMOS AÑOS.

Lubricante recomendado **Esso**

ESTAS



MINI COOPER S

56



HONDA CIVIC

30

- 6 PUNTO DE MIRA
- 12 SU CASO
- 16 FRENTA A FRENTA
- GTI 16V
- 30 A FONDO
- HONDA CIVIC LSi
- 35 PRECIOS

- COCHES NUEVOS
- 49 MAGAZINE
- 56 AL VOLANTE
- MINI COOPER S
- 62 A FONDO
- VW PASSAT CL Aut.
- 68 LO ÚLTIMO



CHEVROLET CORVETTE SCAGLIETTI

74



IVAN CAPELLI

100



VW PASSAT CL AUT.

62



LANCIA/KIOSHO - TOYOTA/TAMIYA

94

- BMW 3 CABRIO
- 74 FUERA DE SERIE
- CHEVROLET
- CORVETTE
- SCAGLIETTI
- 79 PRECIOS
- COCHES USADOS
- 93 ACTUALIDAD
- FORD SIERRA TV
- 94 OCIO
- RADIOCONTROL
- LANCIA-TOYOTA
- 100 GENTE SOBRE RUEDAS
- IVAN CAPELLI
- 104 DEPORTE
- LUIS PÉREZ-SALA
- 108 COPA AX
- 110 RAC RALLY

- 120 A TODO GAS
- 122 AGENDA



SERIE 7 de BMW.

CUANDO SE HABLA DEL MEJOR AUTOMOVIL DEL MUNDO SIEMPRE HAY DISTINTAS VERSIONES.

¿Debe ser grande, muy grande o, simplemente, lógico? Debe tener personalidad, pero no imponer su presencia por puras dimensiones.

Amplio para dar cabida a su idea del placer de conducir, pero no tan grande que sea una carga. Al fin y al cabo, el peso de más no sólo resta maniobrabilidad, sino que aumenta el consumo y,

por tanto, la contaminación.

¿Potente, muy potente o, simplemente, no tener límite? Debe ofrecer una gama de prestaciones extensa pero lógica y, sobre todo, debe ser capaz de equilibrarla con las propuestas más avanzadas en seguridad activa y pasiva y con el máximo respeto por el entorno.

¿Qué versión elegir? En Alemania,

para los lectores de Auto Motor und Sport, desde hace cinco años, incluido 1991, el automóvil que encarna todas estas características es el Serie 7 de BMW. Y por las mismas razones es el más vendido de su categoría en los tres últimos años en España.

En todas sus versiones: **730i**. Seis cilindros, 188 CV y la manejabilidad, la

seguridad y las prestaciones que definen a toda la serie.

Con sus 211 CV el **735i** ofrece grandes dosis de dinamismo y, a la vez, de seguridad y confort interior. Entre los 12 cilindros y los 300 CV del **750i** se encuentra el equilibrio más alto entre razón y pasión. Y tanto placer para quien conduce como para quien se deja conducir.

La Serie 7 en versión 92. De una versión a otra, la Serie 7 ofrece el mayor despliegue de tecnología para un automóvil de serie.

En seguridad, con la aplicación más ventajosa de la electrónica: ABS, ASC o incluso la Servotronic o el EDC. En confort, con climatización electrónica o el microfiltro del aire del exterior.

Hoy, el doble cristal de sus ventanillas laterales y trasera, la asistencia en aparcamiento con control electrónico de distancia, el cierre hidráulico automático para puertas y maletero, no sólo son nuevas pruebas de su continua evolución, sino que demuestran a quien decide comprarlo que posee lo mejor que hoy se puede tener.



EQUIPAMIENTO DE SERIE: Motorizaciones de 6 y 12 cilindros. Potencias desde 188 a 300 CV. ABS. Servotronic. Crash sensor. Climatización por aire acondicionado control antideslizamiento. EDC, control electrónico de la suspensión. Airbag para conductor y acompañante. **NOVEDADES 1992, YA EN OPCION:** PDC, control

regulado electrónicamente. Catalizador. Check-Control. Elevalunas eléctricos. Cierre centralizado. Retrovisores eléctricos con sistema anti-vaho. **OPCIONES:** ASC, electrónico de distancia en aparcamiento, doble acristalamiento, SCA, cierre hidráulico automático de puertas y maletero. **VERSIONES EXTRALARGAS:** 735iL y 750iL.

LA CARA

Que al ministro **Borrel** le gusta más salir en los papeles que a la mismísima **Lola Flores**, no cabe la menor duda. Pero, por si hubiera algún incrédulo, baste el último ejemplo. Jueves 28; 23 horas; hotel Villamagna. Se falla el premio periodístico «**El Transporte en España**», que patrocina Renault Vehículos Industriales. Preside el ministro de Obras Públicas y Transportes que, inesperadamente, decide tomar la palabra. ¿Qué había sucedido? Muy sencillo: **Borrel** preguntó cuántos periodistas había en la sala y de qué medios. Cuando le dijeron que 40 se «tiró a la piscina» de cabeza. Y, entre otras cosas, dijo que «el ministro de Obras Públicas en el 92, que tengo muchas posibilidades de serlo yo, será el que más obras inaugure en la historia de España» (¡Si Franco levantara la cabeza). **Borrel** dijo también que recogía «la magnífica cosecha de **Cosculluela** y **Barriónuevo**» (se olvidó de **Julián Campo**); calificó de «ministros excepcionales» a **Solchaga** y a **Boyer** y, refiriéndose a sus excursiones jacobinas y fluviales, remató en tono humorístico: «¡Lo que tenemos que hacer los políticos para ganar el pan!». Y para salir en la foto, ministro.

LA CRUZ

Carlos Sainz que, hoy por hoy, es el mejor piloto del mundo en su especialidad, no se merecía la mala pasada de su Toyota. Lo sabe hasta el mismísimo **Kankkunen** al que, por supuesto, felicitamos por su nuevo título. A **Sainz** y a **Moya** les ha fallado su cabalgadura mecánica. Su Toyota («Fayota» le llaman algunos) ha sido una cruz que han arrastrado en las últimas etapas del mundial. Cuando no le fallaba un pequeño aparato electrónico, le subía la temperatura como a un enfermo moribundo. No se merecían Carlos y Luis un «vía crucis» semejante. De verdad que no.

Félix Lázaro
Editor Ejecutivo



Las gasolineras más cerca

EL Gobierno está ultimando la adaptación del sector petrolero al acervo comunitario que, entre otras cosas, modifica las actuales distancias mínimas exigidas entre gasolineras y que permite la instalación de surtidores en áreas de servicio. En la mayoría de los casos estas distancias se reducirán a la mitad. Así, en los municipios de entre 5.000 y 10.000 habitantes, la distancia mínima será de 750 metros frente a los actuales 1.500 metros, mientras que en los de entre 10.000 y 25.000 habitantes esa distancia será de 400 metros (750 ahora). En las ciudades de más de 25.000 habitantes quedarán suprimidas las distancias (250 metros actualmente). El régimen de distancias no se aplicará en aquellas áreas de servicio donde pudieran establecerse dos instalaciones.

Borrell ataca de nuevo (2)

EL ministro Borrell no descansa en su ánimo de dejar tranquilo al personal; al conductor en este caso. En respuesta a una interpelación parlamentaria, ha manifestado que no se ha tomado ninguna decisión sobre la posibilidad de que los usuarios pudieran pagar en las autovías ya construidas. Erre que erre, el ministro no cesa.

Y nosotros volvemos a decir lo de siempre: es

descabellado y posiblemente inconstitucional el cobrar el peaje si no existe otra vía alternativa, qué es lo que ocurre precisamente en las autovías en proyecto. Otra cosa es que en el MOPT no sepan hacer carreteras, no sepan cumplir los plazos y sean una desdicha presuponiendo gastos, que se multiplican por tres o cuatro sin que nadie se lo explique. La semana que viene ofreceremos la tercera «película» de este singular personaje.



Claro Romiti

CESARE Romiti, Consejero delegado de Fiat, ha estado estos días en Sevilla y no se ha mordido la lengua al asegurar que el Gobierno de Felipe González, a la hora de vender Enasa-Pegaso, «tenía predisposición a poner en primer lugar a las empresas alemanas frente a otros competidores europeos». Romiti, sin pelos en la lengua, añadió que la Operación Pegaso estaba costando más de lo previsto, aunque ratificó el mantenimiento de los puestos de trabajo y la inversión. Las cosas claras, sí señor.

SEMAFOROS

CARLOS SAINZ

se ha visto asaltado por la adversidad y ha perdido «su» título mundial. Pero no por ello es menor merecedor de todas las enhorabuenas de los aficionados de verdad. Las horas de satisfacción que nos ha dado esta temporada, no borran los pocos minutos de sinsabores.

LAS NUEVAS NORMAS

de funcionamiento de la grúa municipal en Madrid deben estar dictadas por los que botaron la Nao Victoria o por seres de inteligencia superior. Resulta que ahora no se puede solicitar por teléfono y hay que hacerlo directamente a un guardia y cuando al fin llega la grúa, tiene que esperar a que llegue un agente y efectúe la denuncia, lo que suele demorar la situación incluso horas.

POR OCTAVO AÑO se han concedido los Premios Renault Vehículos Industriales, con el tema del Transporte por Carretera en España. El vencedor de esta octava edición ha sido el compañero de Transporte Mundial, Christian Maut.

JOSE RAMON GARCIA

era un policía municipal de Vilanova i la Geltrú. Y decimos era, porque ha sido condenado a 21.000 pesetas de multa y ocho años de inhabilitación por un delito de cohecho. El sujeto, quería cobrar 7.000 pesetas para retirar una denuncia por una infracción de tráfico.



Eagle Vision, al gusto europeo

LA compañía americana Chrysler presentará en el próximo Salón de la ciudad de Detroit sus modelos para el '92, cuya comercialización se iniciará en junio. Ya hace dos semanas informábamos sobre los Concorde e Intrepid. Se conocen ahora las líneas generales del espectacular Eagle Vision, animado con un motor de 3,5 litros V6 y 24 válvulas y sistemas de control de tracción electrónicos.

El también François Castaign (responsable del área técnica) y Robert Lutz (Vicepresidente de la compañía) ha comenzado a dar sus frutos. Los nuevos Chrysler están mucho más próximos al concepto de coche europeo, lo que les permitirá, de un lado, hacer competencia a los japoneses en el mercado americano y de otro, seguir insistiendo en el mercado del Viejo Continente, donde, en los primeros meses de campaña, están

conociendo un notable éxito. El Eagle Visión podrá competir con las berlinas deportivas de lujo, ofreciendo el tradicional confort y seguridad de los coches procedentes de USA.



Calvet quiere negociar

EL presidente del grupo PSA, Jacques Calvet, ha pedido que se renegocie el acuerdo firmado en julio entre la CE y Japón en materia de automóviles por «desequilibrado y ambiguo», ya que, en su opinión, el nivel máximo de importación de vehículos nipones -1,23 millones en 1999- se presta a interpretaciones intere-

sadas de Japón. Aludiendo al caso de Estados Unidos, «donde los acuerdos con los japoneses sobre contenido local de los automóviles no se respetan», Calvet ha afirmado que «no se puede practicar el libre cambio con socios que ignoran las reglas del juego».

Que viene el lobo

LOS animales -nos referimos a los de cuatro patas- son los causantes del setenta por ciento de los accidentes de tráfico que se registran en Suecia.



DESDE
TURIN
GIANCARLO PERINI

UN GRUPO DE EXPERTOS, procedentes de Fiat, Peugeot, Renault, Volkswagen y Volvo, han discutido recientemente en Turin el desarrollo de nuevos motores diesel, que podrán tener mayores ventajas medioambientales, incluso, que los motores de gasolina equipados con

catalizadores. Mazda establecerá una nueva red para comercializar vehículos de gama alta, y competir con BMW de cara al próximo Salón de Ginebra.

LA EMPRESA CONJUNTA de Alfa Romeo y Chrysler para la distribución de automóviles Alfa Romeo en Estados Unidos, Ardon, acaba de poner fin a sus actividades, sólo dos años después de haber iniciado la venta de los Alfa Romeo 164 en este país.

LA CELEBRACION de la fiesta anual de aniversario del próximo día 14 de diciembre, pueda que no sea lo único que ocupe en estos momentos a los directivos de Maserati. Según fuentes bien informadas, la marca italiana tiene intención de lanzar al mercado un nuevo modelo que, después de diez años, sustituirá al Biturbo. La nueva berlina deportiva podría ir equipada con el mismo motor de 3,2 litros V8 y 32 válvulas del impresionante Maserati Shamal.

DIESEL LIMPIOS

La versión diésel del nuevo Rover 800, que se comercializará el próximo año, tiene un nuevo sistema de recirculación de los gases de escape (parte de éstos vuelven a los cilindros una vez quemados), con el que se consiguen unas emisiones mucho menos contaminantes. El sistema ha sido desarrollado conjuntamente por los técnicos de Rover y de VM, el fabricante italiano de estos motores.

HONDA EN G.B.

Rumores llegados de Gran Bretaña dicen que Honda podría ampliar su presencia en el capital de Rover para llevarlo hasta un 49 por ciento. Actualmente, su participación en la marca británica es del 20 por ciento.

MAS FERRARI

En enero se presentará el primer Ferrari salido bajo el mandato de Luca di Montezemolo, pero concebido en la era Fusaro. Se trata del nuevo Testarossa con culatas de veinticuatro válvulas y frenos de F-40.

SIEMPRE BUGATTI

Paul Kestler, alsaciano y «bugattista» de pro, tiene el proyecto de editar un libro que promete ser apasionante. El tema, indudablemente Bugatti, pero con un enfoque inédito: los modelos desconocidos de la marca.

TECNITRADE ESPAÑA

Tecnitrade, importador de Mazda en España, tiene planes ambiciosos para un futuro inmediato. De momento, ha comprado las magníficas instalaciones de Manóteras (ex-Heinde-rieh) para su sede central.



Seat Marbella, pensando en ella

LA marca española Seat lanza al mercado una nueva versión del popular Marbella, bautizada, esta vez, con el nombre de «Sun». Este modelo posee un enfoque eminentemente femenino, ya que en su interior se han añadido una serie de detalles para las jóvenes conductoras. Así, no faltan los espejos de cortesía en los dos parasoles, los bolsillos con cremallera en los respaldos de los asientos delanteros y debajo del cojín del asiento posterior. Además se han añadido

remates, perfectamente diseñados, para guardar los pequeños objetos que normalmente se suelen depositar encima del cuadro de instrumentos.

El Seat Marbella Fun se ofrece en tres colores, muy acordes con los clien-

tes a los que va destinada: verde esmeralda, blanco y negro, todos ellos siempre con los cristales tintados y los tapacubos de color perla en las versiones GLX. El precio final del nuevo Seat Marbella es de 885.000 pesetas.



DESDE
PARIS
EDOUARD SEIDLER

TRES FABRICANTES de automóviles encabezan la lista de mayores anunciantes en Francia: Renault, con 18.500 millones de pesetas, Peugeot, con 11.747 millones y Citroën con 9.500 millones de pesetas.

PEUGEOT tiene la intención de construir una planta en Kuala Lumpur, Malasia, para

la producción de sus modelos 205 y 106. Esta sería la primera unidad productiva de la marca gaia en el Este de Asia.

LA AGENCIA DE PUBLICIDAD de Renault ha realizado un «mailing» a 400.000 personas para promocionar las nuevas series limitadas del Renault 19.

VARIAS FACTORÍAS japonesas van a imitar la iniciativa del grupo francés Peugeot al establecer la semana laboral en la planta de Poissy.

EL PRESIDENTE DE BMW, Eberhard von Kuenheim, va a sustituir al presidente de Renault, Raimond Levy, en la presidencia de la ACEA (Asociación de Fabricantes de Automóviles Europeos). Kuenheim, que fue creador de la ACEA, tomará posesión de su nuevo cargo antes de que finalice el año.

EL MINISTRO DE ECONOMÍA y finanzas, Pierre Bergevoey, ha creado un nuevo «Instituto de Comunicación y Comercialización de Automóviles» en la ciudad de Nevers, cerca del circuito de Magny-Cours.

Los seguros, todavía más caros

MAS de la mitad de las 110 aseguradoras de automóviles que existen en España carecen de viabilidad para continuar en el mercado en un futuro próximo. Se debe a las insuficientes dotaciones técnicas, según ha afirmado el director general de Seguros, Eduardo Aguilar, en las «VII Jornadas Comunitarias del Seguro de Automóviles» que ha organizado la patronal del sector, Unespa. El presidente de esta organización, José Cercós, afirmó que el sector verá aumentar el volumen de sus primas en este ejercicio un 10 por ciento respecto al pasado año y que en dos o tres años la situación de las aseguradoras estará depurada, con sus reservas constituidas y el mercado en situación de absoluta solvencia.

NUEVO CITROËN ZX DIESEL



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.

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.



CITROËN

NUEVA GAMA CITROËN ZX DIESEL DESDE 1.645.000 PTAS*
NUEVA GAMA CITROËN ZX GASOLINA DESDE 1.475.000 PTAS*



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

NUEVO CITROËN ZX. NACIDO CAMPEON

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

EL PERSONAJE

Umberto Agnelli, el sucesor

EL líder carismático de Fiat, Giovanni Agnelli, acaba de anunciar que su hermano menor, Umberto Agnelli, le sucederá al frente del primer grupo industrial privado de Italia. Este anuncio no ha sorprendido especialmente, ya que los rumores de las últimas semanas apuntaban en este sentido y Umberto entraba en todas las quinielas.

Giovanni, de 70 años de edad y una larga andadura profesional, cree que dispone aún de varios años de actividad por lo que no ha anunciado la fecha concreta para pasar el testigo y, refiriéndose a su hermano 15 años menor, ha dicho que está preparado para asumir altas responsabilidades y que ha adquirido un amplio conocimiento de Japón y de los países del este de Europa.

Agnelli ha buscado, con estas declaraciones, poner término al clima de incertidumbre que venía rodeando al «imperio» transalpino durante los últimos meses, en los que círculos financieros han especulado seriamente sobre el futuro de la familia Agnelli en Fiat.

Umberto, nacido en Lausana (Suiza) en 1934, es licenciado en Derecho y ha estado vinculado constantemente a las empresas del grupo familiar. Ha sido presidente de Fiat Francia durante tres



años y en 1968 asumió, ya en Turín, la Dirección de Asuntos Internacionales de Fiat, con el propósito de coordinar y desarrollar la actividad industrial y de marketing de la marca en otros países. También ha sido **consejero delegado** de Fiat Spa de 1970 a 1980. Actualmente ocupa el cargo de **vicepresidente** del grupo Fiat, que abarca no sólo el área automovilística, sino todas las empresas del holding.

Pese a este amplio «currículum», la mayor parte de los analistas y expertos italianos no tienen una opinión muy positiva de la capacidad de Umberto, y se recuerda ahora que no se caracterizó por el éxito en su gestión durante la época en la que estuvo al frente de la división de automóviles.

Estos cambios se enmarcan en la nueva política llevada a cabo por el grupo, muy afectado, sobre todo, en materia de automoción. Fiat ha perdido en lo que va de año una buena parte de su cuota de mercado automovilístico, tanto en Italia como en el resto de Europa.



Bentley Continental, por fin en España

CON las Navidades a la vista, los Reyes Magos van a traer a España las primeras unidades del Bentley Continental R. Este dos puertas de gran lujo fue presentado en el pasado Salón de Ginebra y se convirtió en la vedette del certamen.

Este peculiar modelo se fabrica bajo encargo y su precio rondará los 35 millones de pesetas. Entre las características de este «deportivo» de 5,4 metros, se encuentra un poderoso motor de ocho cilindros en V de 6,7 litros de capacidad y un acabado digno de un salón inglés.

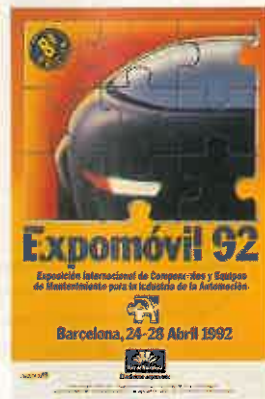
Coincidiendo con la presentación oficial del Continental R en España, el importador va a abrir una

exposición donde se podrán contemplar los Rolls Royce y Bentley más famosos de la historia. Dicha exposición estará abierta desde el día 10 de diciembre hasta el día quince. El horario será de 12.00 a 14.00 horas y de 18.00 a las 20.00 por las tardes.

Expomóvil prepara el 92

AUNQUE el Salón Internacional de Barcelona es bianual, el año próximo la Ciudad Condal será el escenario una vez más de Expomóvil, la exposición Internacional de Componentes y Equipos de mantenimiento para la Industria de Automoción.

Un Salón monográfico, que año a año va teniendo mayor entidad, alternando su celebración con el Sa-



DESDE
TOKIO
DANIEL
MONTEVERDE

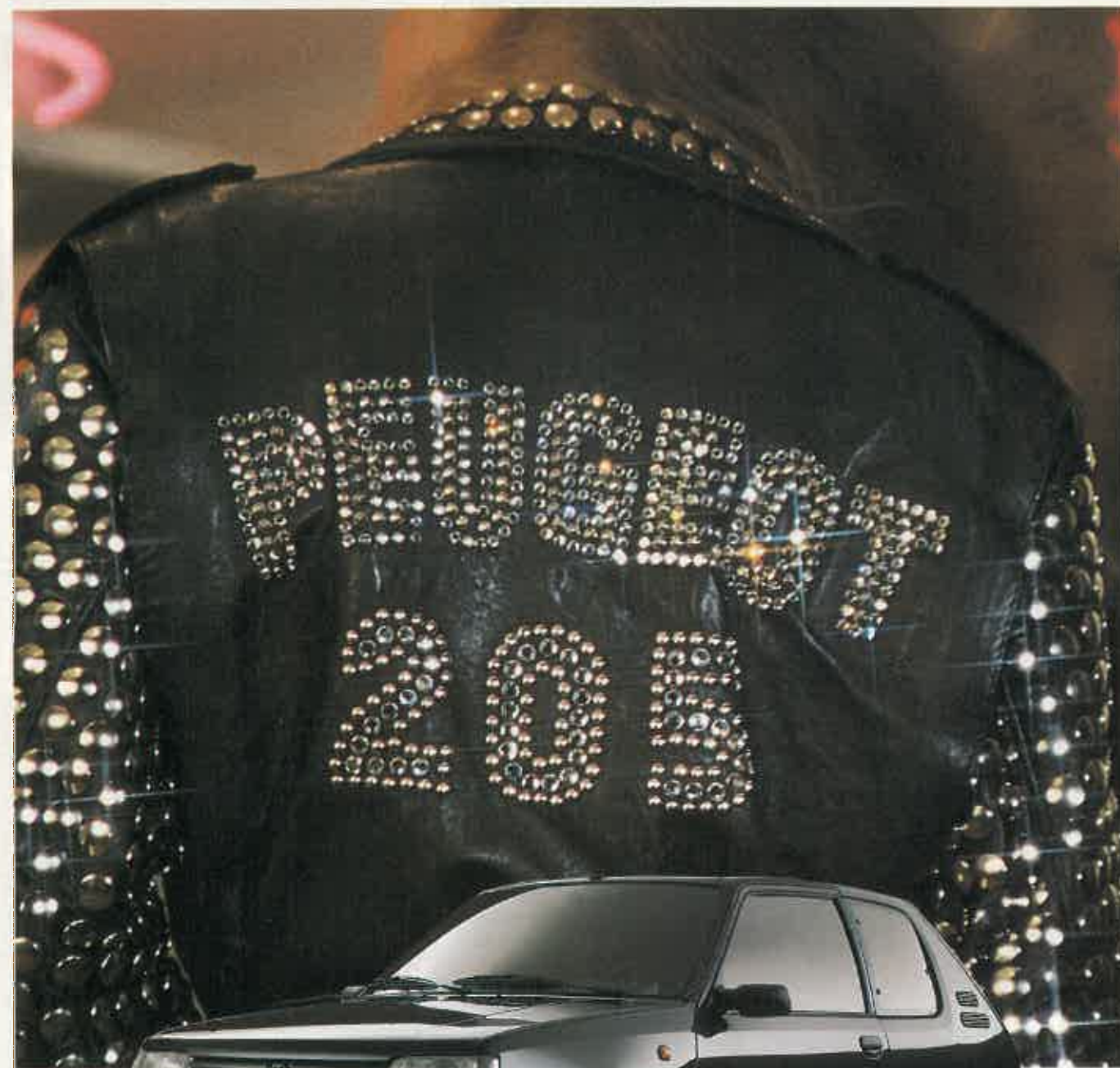
HONDA REDUCIRÁ, en un diez por ciento, sus inversiones de capital previstas para los próximos seis meses debido a la crisis del mercado local. Esta es la primera ocasión que un constructor decide reducir sus inversiones de capital durante el segundo semestre del año fiscal que termina el próximo mes de marzo.

TOYOTA HA ELEGIDO cuarenta y ocho concesionarios oficiales

para comercializar y vender en Japón coches de las marcas Volkswagen y Audi a partir del próximo día 1 de abril. Con este plan, consecuencia del acuerdo firmado en julio, se espera vender unos 7.000 unidades en 1992 y 30.000 en 1993, una vez establecida la red comercial de cien distribuidores.

NUEVE FABRICANTES japoneses, entre ellos Nissan, Honda y Mitsubishi, han anunciado reducciones de sus beneficios en los seis primeros meses del año fiscal. Nissan y Mazda han sido las firmas más afectadas al caer sus beneficios un 45,5 y 53 por ciento respecto al mismo período del año anterior.

Un estilo mítico.



EUROCOM
ADVERTISING

Si quieres disfrutar un estilo mítico, súbete a un Peugeot 205. Un automóvil con todo el estilo que te gusta para entrar en un mundo de leyenda. Escoge tu Peugeot 205 entre una gama que te ofrece más de veinte versiones para elegir la que más se ajuste a tu

forma de vida: gasolina, diesel o turbodiesel, tres o cinco puertas, manual o automático, cabriolet... Disfrutarás de un gran equipamiento y excelentes prestaciones: elevallas eléctricas, cierre centralizado de puertas, aire acondicionado, hasta 130 CV. de

potencia, desde 3,9 l. a los 100 Km., más de 1.200 Km. sin repostar. Así es la gama Peugeot 205. Creada para entrar en la leyenda con todo el estilo de un mito.

PEUGEOT 205
Contigo al fin del mundo.

 **PEUGEOT**
FUERZA DINAMICA

 Lubricantes recomendados 

CUENTENOS
SU CASO

A la medida

DESEARÍA me informasen sobre qué vehículo todo terreno, o monovolumen 4x4, es el mejor para mis necesidades y exigencias. Recorro anualmente unos 115.000 kilómetros. El 40 por ciento del recorrido lo hago por carreteras con mal pavimento, el 20 por ciento por caminos de tierra y otro 40 por buenas carreteras y autopistas.

Es imprescindible que tenga ABS, que no dé problemas en unos 3 años o 350.000 kilómetros, que sea cómodo y con equipamiento completo. Tiene que tener 4 puertas, aunque el maletero puede ser mínimo.

Necesito poder rodar a 160 Km/h sin castigar el motor, con un consumo razonable para el uso que le voy a dar, aunque casi pre-

fiero que sea diésel. Por último, no puede superar los seis millones y medio.

J.C.A.R.
Valladolid

R.- No pide usted casi nada. Un coche rápido, de poco consumo, todo terreno, bien equipado, bonito, fiable y que se haga 100.000 kilómetros al año. La verdad es que nos lo pone un poco difícil porque su coche ideal, sinceramente, no existe. Sin embargo se le acercan algunos modelos: El Range Rover TD cumple con casi todos los requisitos salvo que no puede llevar ABS y no alcanza la velocidad punta que usted desea. En cambio, la versión EFI cumple con todo salvo que el consumo, debido al peso, es bastante alto. Algo que también ocurre en el Jeep Cherokee.

Nosotros le recomendaríamos la compra de, por ejemplo, un Volkswagen Passat GT Syncro G60 que con una mínima preparación (cubrecárter, ruedas...) puede adaptarse perfectamente a sus necesidades por mucho menos precio. Y si de verdad quiere algo bueno y seguro, rápido y confortable, ¿por qué no se compra, por un poco más de dinero, un Mercedes 260 E 4 Matic que cubriría igualmente sus necesidades?



ACLARACIONES
En la página 67 del número 423, en el recuadro de BMW titulado «Laurada tradición», asegurábamos que el BMW 328 había ganado Le Mans en 1939 cuando en realidad venció, pero en la categoría en la que se encuadraban los vehículos hasta 2 litros. Por otro lado en la clasificación final del Rallye de Cataluña un error de transcripción nos llevaba a omitir el noveno puesto de J.M. Ponce. Un puesto de privilegio en un rallye de la categoría del Cataluña.

Faros antiniebla

UNAS líneas para darles mi opinión sobre los «domingueros» que circulan por ciudad y sin necesidad, con los faros de niebla conectados (delantero o trasero) deslumbrando a todos los demás conductores. La mitad es-



entrenan coche tipo Renault 21, Toledo, Peugeot 309 y tienen que ir dando la nota. La otra mitad, no sabe muy bien si es obligatorio, si se consigue algo aunque no haya niebla y chispee ligeramente, o si le van a ver mejor los que circulan a dos metros de él. Seamos serios y no tan fantasmas, que siempre terminamos pagando los mismos.

Ramón Olloqui
Valencia



Un Golf raro

SOMOS lectores habituales de su revista, y estamos contentos con la información que nos da.

En abril, después de una buena información, nos compramos un VW Golf CL Turbo diésel. Utilizamos el coche para trabajar, por lo que se supone que habíamos elegido lo mejor de lo mejor.

Bueno, pues la primera semana nos quedamos en carretera con la caja de cambios «partida». Después de las pertinentes reclamaciones conseguimos que nos la cambiaran íntegra. Al mes siguiente, debido a un frenazo brusco, las ruedas delanteras, de la marca Kleber sufrieron un daño que nos ha obligado a cambiarlas. Esto nos costó aproximadamente 40.000 pesetas que hay que añadir al precio del coche. También las cerraduras centralizadas han tenido que ser cambiadas.

Pedro Escudero
Alicante

R.- No es nada habitual que un VW Golf se vea aquejado de esos problemas, por lo que hay que pensar que ha tenido mala suerte con esa unidad.

En cualquier caso al menos se lo han solucionado. En cuanto al tema de las ruedas sentimos no estar de acuerdo con usted. En un asfalto abrasivo, y no digamos ya con una temperatura alta, cualquier neumático puede quedar inutilizado (planificados) después de una frenada lo suficientemente brusca por lo que ni la marca de neumáticos ni la del coche tienen culpa de nada.

Puntos negros

EL pasado enero, circulando por la carretera comarcal Cáceres-Soria, en el término de Torrejuncillo, a kilómetro y medio de la población, tuve un pequeño accidente en una curva, donde, según la Guardia Civil, hay cerca de doscientos accidentes al año. ¿Por qué, con todos los planes que está haciendo el MOPT para reducir los accidentes en las carreteras españolas, no incluye curvas donde la cifra de accidentes es tan elevada, señalizándolas o desviándolas?

Enrique Sánchez
Valladolid

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

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 Pichón (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 Turri. **Corresponsal en Cataluña:** José Luis Aznar. **Corresponsales en el extranjero:** Michel Maillera (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). **Documentación:** Mary Franchini. **Secretaría de Dirección:** Nieves de Vicente. **Secretaría de Redacción:** Ana María Pardo. **Colaboradores:** Juan Bellas (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Cañal (Cierre); José María Casanovas. Etsen Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Maite de Ondarza (Documentación); Francisco Podadera (Diseño) y José Luis de la Viña (Náutica).

Autoedición: José M. Gómez-Morán (Jefa), Yolanda Corrochano y José M. Ormazábal.

Publicidad:
Director Comercial: Juan Antonio Suanes. **Jefa de publicidad:** Elvira Aricha. **Automercado:** M. Jesús Sánchez. **Coordinadora:** Mercedes Noguera. **Publicidad Zona Cataluña:** Pere Calina Ros. **Automercado:** Llores Peyra. **Publicidad Norte:** Rosana López. **Publicidad Levante:** Ramón Medina. **Director de publicidad internacional:** M. Angel Durá.

Directores Gerentes: Enrique López Nieto y J. 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 Toribio 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: 43874 NYRE E. BARCELONA: P. de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Barastegui, 1. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 03. VALENCIA: Guillén de Castro, 46. 46001 Valencia. Teléfono: (96) 392 40 05.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid.
Impresión: INTERPRINT, Chorrillo 8. Alcalá de Henares, Madrid.
Distribuidor: INDISA. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Teléfono: 327 13 88, 327 15 67, 327 14 58 y 327 16 25.



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

MOTOR 16 es una publicación miembro de Bureau, 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).

NUEVO G MANAGER.

LINEA DE GRAN TURISMO, ALMA DE GRAN CAMION



Los nuevos **G MANAGER** son unos vehículos altamente rentables, que se toman su confort muy en serio. De esta forma se convierten en el útil de trabajo más productivo, garantizando al conductor una comodidad y facilidad de conducción excepcionales gracias a: su nuevo cuadro de mandos, dirección regulable, su confort térmico y acústico, nuevos asientos y un completísimo equipamiento de cabina. Pero como a los **G MANAGER** también les gusta hacerse ver, su aspecto es impecable, tanto en el interior como en el exterior, con su nuevo diseño aerodinámico que integra el acceso de alta seguridad. **Nuevos G Manager**, la rentabilidad hecha seducción.



RENAULT CAMIONES. ESTAMOS CONSTRUYENDO NUESTRA LEYENDA.

RENAULT
Vehículos Industriales

SEAT TOLEDO

SEGURIDAD CON PRECISION



TOLEDO

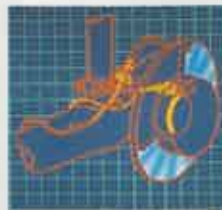
PARA UN MUNDO EXIGENTE

La ambición de SEAT por responder a las exigencias del conductor actual, hoy ha hecho posible el SEAT TOLEDO.

Un automóvil de vanguardia que reúne los más altos niveles tecnológicos y de seguridad para sentir el placer de conducir.

PARA QUIEN EXIGE LOS MAXIMOS NIVELES DE SEGURIDAD.

Con la última generación en sistemas antibloqueo de frenos: el ABS Mark IV, que a través de un sofisticado sistema computerizado, con sensores que leen permanentemente el giro de la rueda (140 lecturas por segundo), decide en cada momento la presión más apropiada en caso de producirse algún deslizamiento. Permitiendo una frenada más



eficaz, sin deslizamientos, reduciendo la distancia de frenado y manteniendo el control de la trayectoria. De serie en sus motorizaciones de 2.0i y 1.8i/16v.

El TOLEDO incorpora un tren delantero autoestabilizante también de serie. Y dirección asistida a partir de sus motores 1.8i. Su suspensión de ruedas independientes Mc Pherson garantiza la mayor precisión y confort posibles. Un control absoluto de cada situación por muy difícil que ésta sea.

Su alto nivel de seguridad pasiva se ve reflejado en su habitáculo, formado por una estructura

integral de 5 anillos de máxima rigidez, que lo hacen prácticamente indeformable.

HASTA 136 CV DE POTENCIA.

En su versión deportiva de 16 válvulas que le permite superar los 200 Km/h. La cumbre de potencia de su amplia gama de motorizaciones: 8 de gasolina, diesel y turbodiesel. La más avanzada tecnología unida a un excepcional coeficiente aerodinámico (CX=0,29) que le



proporciona una extraordinaria economía de consumo y una mayor penetración y adherencia.

Y EL MAXIMO CONFORT.

El más exclusivo equipamiento. Con cuatro niveles de acabado: CL, GL, GLX y GT. Elevalunas eléctricos en las 4 puertas, cierre centralizado, aire acondicionado y ordenador de a bordo, según versiones. Además de un maletero con la mayor capacidad (550 l.) en su categoría.

Así es el SEAT TOLEDO. Un automóvil que cumple estrictamente con todas las normas

anticontaminantes de la CEE. Un coche pensado para un mundo exigente. Con toda seguridad.

DISFRUTE DE LA GAMA TOLEDO DESDE 1.671.000 PTS.
PRECIO FINAL RECOMENDADO (IVA Y TRANSPORTE INCLUIDOS)



SEAT, Patrocinador
y Coche Oficial
Barcelona'92

EQUIPAMIENTO DE SERIE DEL TOLEDO GT 16 V.: MOTOR A INYECCION, ABS MARK IV, DIRECCION ASISTIDA, AIRE ACONDICIONADO, ELEVALUNAS ELECTRICAS EN LAS CUATRO PUERTAS, CIERRE CENTRALIZADO, ORDENADOR DE A BORDO (MFA), SPOILER SOBRE PORTON TRASERO COLOR CARROCERIA, ASIENTOS ANTERIORES Y POSTERIORES DEPORTIVOS (EL DEL CONDUCTOR REGULABLE EN ALTURA), ASIENTO POSTERIOR PARTIDO, REPOSACABEZAS ANTERIORES REGULABLES EN ALTURA E INCLINACION, RETROVISORES EXTERIORES TERMICOS Y ELECTRICOS COLOR CARROCERIA, FAROS ANTINEBLA, LLANTAS DE ALEACION 6J x 15", NEUMATICOS 195 / 60 R 15.

SEAT
LA AMBICION DE SUPERARSE

FORD ESCORT RS 2000
FIAT TIPO 2.0 16V
OPEL ASTRA GSI 16 V

LA NUEVA GENERACION GTI

La llegada de estos tres nuevos dieciséis válvulas de dos litros supone un significativo incremento de este segmento deportivo. Aunque algunas características son comunes en los tres coches, cada marca ha dado a su modelo un enfoque claramente diferente intentando llegar a un tipo de usuario específico. El Astra se muestra como el más agresivo. El Escort, el último en llegar, parece el más equilibrado, y el Tipo, con su carrocería de cinco puertas, es el más familiar.



VIRTUDES

- Motor potente y elástico
- Buena habitabilidad
- Prestaciones

FORD ESCORT RS 2000
PRECIO: 2.457.014 PTAS.

- Pérdidas de motricidad
- Inexistencia de A.A.
- Distancias de frenado largas

VIRTUDES

- Rendimiento del motor
- Buen comportamiento
- Frenada potente y equilibrada

OPEL ASTRA GSI 16 V
PRECIO: 2.680.889 pts

- Ruidos aerodinámicos
- Motor ruidoso
- Motricidad sin ETC

VIRTUDES

- Estabilidad excelente
- Habitabilidad
- Desarrollos bien adaptados

FIAT TIPO 2.0 16V
PRECIO: 2.404.643 PTAS.

- Posición asiento conductor
- Mecánica ruidosa
- Rueda de repuesto

DEFECTOS

TRES fabricantes han comercializado, casi a la vez, vehículos con características muy semejantes: el Ford Escort RS 2000 16V, el Opel Astra GSI 16V y el Fiat Tipo 2.0 16V. Aparte del común de

nombrador de los dos litros de cilindrada y las 16V, estos coches desarrollan la misma potencia y tienen un precio similar, salvo el Astra que es más caro pero también aporta más equipamiento.

DEFECTOS

Después del éxito de aquellos legendarios Volkswagen Golf GTI, todas las grandes marcas crearon modelos similares para contrarrestar su enorme éxito de ventas.

(sigue en la página 24)

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

EN el atractivo segmento de los GTI de 16 válvulas, faltaba por competir una marca, Ford. Pero al fin la esperada versión deportiva del Escort ya está aquí, y con una denominación RS (Rallye Sport), que augura fuertes sensaciones. Ford, a lo largo de su historia automovilística, ha utilizado las letras RS en doce modelos para resaltar su carácter deportivo. La primera vez que se empleó fue precisamente para un Escort 1.600 de 16 válvulas en 1970, claro que aquel modelo era de tracción trasera. Las cartas de presentación del Escort RS 2000 son de lo más convincentes: 150 caballos de potencia, aceleración de 0 a 100 km/h en 8,4 segundos, 209 kilómetros por hora de velocidad máxima y un precio de 2.457.014 pesetas.

El motor del RS 2000 es el conocido dos litros de doble árbol de levas en cabeza que equipa el modelo Sierra, pero con una serie de modificaciones para poder acoplarle

FORD ESCORT RS 2000 ELEGANTE Y CON EMPUJE

Con un traje discreto y elegante se presenta al público el nuevo Escort, con un carácter marcadamente deportivo.

la nueva culata de cuatro válvulas por cilindro, desarrollada por Cosworth. El resultado es óptimo. Es un motor que empuja con brío desde el momento que se pisa el acelerador, hasta la zona roja del cuentavueltas (6.500 rpm), a partir de ahí se produce un corte en la inyección para no pasar el motor de vueltas. Tampoco acusa la falta de potencia a pocas revoluciones, como solía pasar con los primeros motores de culata de 16 válvulas, únicamente

se nota un tironcito cuando la aguja del cuentavueltas llega a las 2.500 vueltas. Es un motor muy elástico que permite desarrollar unas prestaciones francamente buenas, no es excesivamente ruidoso, tratándose de un deportivo, pero encontramos un defecto que se aprecia sobre todo al ralentí: vibra bastante. Las recuperaciones, también extraordinarias, sorprenden por lo poco que se tarda en pasar de 80 a 120 kilómetros por hora.

Otra novedad Ford, que incorpora este modelo, es una nueva transmisión con caja de cambios de cinco marchas, de sincronizado más eficaz y que aporta la ventaja de soportar más par, ser más efectiva y

ofrecer menos fricción. El manejo de este cambio es suave y preciso, pero algo incómodo de usar por su empuñadura de forma irregular. Las relaciones del cambio, cortas y bien escalonadas, se adaptan muy bien a las características del motor.

Aunque se ha avanzado mucho para obtener un buen comportamiento del RS 2000, en este sentido se han revisado y endurecido las suspensiones y se ha calzado el coche con neumáticos de 195/50 de perfil muy bajo, éste no es del todo satisfactorio. En una arrancada fuerte o cuando trazamos con alegría una curva un poco cerrada las ruedas pierden enseguida motricidad. Además, al eje delantero, cuando

se escapa de su trayectoria, le cuesta volver a su trazado original, aún cuando dejamos de dar gas. La dirección es precisa, directa y asistida de serie, pero un poco ligera de tacto. Otro apartado, no muy bien resuelto, es el de los frenos. Las distancias de frenado se alargan más de lo normal a alta velocidad. El sistema antibloqueo, que es de serie, entra demasiado pronto en funcionamiento cuando rodamos por carreteras bacheadas. Además las pastillas de frenos tienen poca resistencia.

El nuevo Escort se presenta con una estética de lo más discreta, tratándose de un deportivo. La parte trasera se reconoce por un alerón

de tamaño muy dimensionado y por los anagramas de RS 2000 16V. La parte delantera presenta un frontal de nuevo diseño y unos abultamientos en el capó con intención puramente estética. Por dentro, los distintos reglajes de los estupendos asientos Recaro (opcionales) y la regulación en profundidad del volante, facilitan una correcta postura de conducción. El RS 2000, como deportivo, se vende sólo con carrocería de tres puertas, no obstante, su habitabilidad es buena incluso en las plazas traseras. Frente a sus rivales sus armas son un espléndido motor y una excelente caja de cambios, mientras que sus puntos débiles son los frenos y las suspensiones.



FICHA TÉCNICA

MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante una cadena. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.998 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 86 mm. Carrera: 86 mm. Compresión: 10,3 a 1. Potencia máxima: 150 CV (112 kw) a 6.000 rpm. Par máximo: 20,7 mkg (190 Nm) a 4.500 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Catalizador. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco de accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,6 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,2 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 18,7 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 24,9 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 32,5 km/h.

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

FRENOS: Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos. Antibloqueo de frenos. Electrónico.

SUSPENSION: Delantera: Independiente de tipo MacPherson, muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora. Trasera: Semindependiente por brazos arrastrados conectados a un eje rígido de torsión y muelles helicoidales.

RUEDAS: Neumáticos: 195/50 VR 15. Llantas de aleación de 6X15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.110 kilos. Capacidad del depósito de combustible: 55 litros.

OPCIONES

Radio cassette 2005: 92.000 ptas. Radio cassette 2007: 123.000 ptas. Asientos delanteros Recaro: 75.000 ptas. Pintura metálica: 27.000 ptas. Paquete eléctrico (techo solar eléctrico, alarma, deshielo parabrisas y retrovisores térmicos): 107.000 ptas.

OPCIONALES
Los asientos delanteros, de marca Recaro, son del más puro estilo deportivo. Son anatómicos y sujetan el cuerpo de forma impecable. La única pega es que no son de serie.

EN LA LINEA
El salpicadero mantiene la imagen de los Escort, pero con algunos toques deportivos.



RÁPIDO
El motor de dos litros de los Sierra, potenciado con una culata de 16 válvulas es el que mueve el nuevo modelo.

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

El Astra GSi 16V ha llegado a la vez que sus hermanos de gama, con el claro afán de superar los puntos débiles de su predecesor, el Kadett. A su favor cuenta con un motor excelente que tiene el carácter que se le exige a un deportivo. Se estira muy bien a alto régimen y responde con ganas a bajas vueltas. Se puede conducir con mucha agilidad en tráfico urbano, sin tener que andar cambiando de marcha continuamente. Sus excelentes posibilidades se ven algo disminuidas por un escalonamiento de las relaciones de cambio bastante aburguesado. Las tres primeras marchas están muy seguidas y permiten una aceleración fulgurante, pero entre la tercera y la cuarta velocidad hay un salto demasiado grande, que hace que el motor caiga mucho de vueltas y sufra más de lo necesario cuando tiene que recuperarse en estas marchas. Así mismo, la quinta resulta larguísima. Esto aporta, no obstante, algunas

OPEL ASTRA GSi ESPIRITU PURO

El mayor de los Astra se revela como un deportivo sin concesiones.

ventajas, tales como una velocidad punta sorprendentemente elevada y la posibilidad de rodar a velocidades crucero bastante altas, a un régimen de motor modesto tiene unos consumos verdaderamente ridículos para un coche de este nivel de prestaciones.

Las excelencias de este motor llegan a poner en apuros al tren delantero, que a pesar de disponer de unos enormes neumáticos de 205/50, no consigue que toda la potencia se transmita al suelo. Las pérdidas de motricidad se hacen

**ESTÁ
TODO
En el
cuadro del
Astra no
falta casi
nada. La
información
se
completa
con un
ordenador.**



evidentes en cuanto se quieren apurar las posibilidades del motor. Para evitar esto, el fabricante ha dispuesto, como equipo de serie, un sistema antipatinamiento denominado ETC. Este ingenio evita sorpresas, pero también reduce considerablemente la gran brillantez de respuesta del motor. Simplemente, con el ETC el coche no patina porque no corre. El aspecto más beneficioso del ETC se aprecia cuando se rueda sobre pisos muy deslizantes. En estas condiciones el sistema resulta una buena ayuda. El cambio ha mejorado bastante respecto al Kadett, pero sigue teniendo unos recorridos muy largos. En el apartado de frenos y de dirección

no hay más que alabanzas, ya que los primeros permiten unas frenadas potentes y muy seguras, con unas buenas dosis de resistencia a la fatiga, mientras que la dirección se mueve con mucha facilidad en el tráfico urbano y resulta rápida y precisa en carretera. El sistema antibloqueo de frenos está montado de serie, así como la asistencia de la dirección.

Como buen deportivo que es, el Astra dispone de unas suspensiones bastante duras, pero el buen confort de sus asientos elimina bastante este inconveniente. El comportamiento es bueno y tan sólo las ya mencionadas pérdidas de motricidad enturbian su buen hacer.



Por lo demás, el Astra destaca por su llamativa estética, con unas tomas de aire sobre el capó que aumentan su agresivo aspecto. Es un coche con el que se puede viajar durante muchos kilómetros sin fatiga, a un ritmo muy elevado, siempre y cuando la carretera esté en buenas condiciones. El nivel de confort es bueno, aunque resulta un tanto ruidoso. Por una parte, el motor se deja oír con claridad, pero además, en cuanto se superan los 140-150 kilómetros por hora, se producen algunos ruidos aerodinámicos. Como coche de uso cotidiano no plantea más problemas que los de acceso a las plazas posteriores debido a su condición de tres

puertas. Una vez dentro, el espacio es suficiente para cuatro adultos, de forma que se pueden abordar viajes largos. El maletero es razonable, pero tiene el inconveniente, por desgracia cada día más común, de disponer de una rueda de recambio de emergencia, en lugar de una de la misma medida que el resto.

La calidad de acabado es buena y, en términos generales, se puede decir que se trata de un producto muy cuidado. Actualmente, la única ausencia destacable en el equipamiento es el aire acondicionado. Esta falta quedará cubierta la próxima primavera, cuando Opel tenga preparado su climatizador ecológico sin derivados fluorocarbonados.

**EMPUJE
TOTAL
El cuatro
cilindros
de Opel es
uno de los
mejores de
su
segmento.**



FICHA TÉCNICA

MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Empujadores hidráulicos. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.998 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 86 milímetros. Carrera del cilindro: 86 milímetros. Compresión: 10,5 a 1. Potencia máxima: 150 CV (110 Kw) a 6.000 rpm. Par máximo: 20,0 mkg (196 Nm) a 4.800 rpm. Alimentación: Inyección electrónica Bosch Motronic. Catalizador. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISIÓN: Tracción delantera. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,9 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,5 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 21,2 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 27,8 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 35,4 km/h.

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

FRENOS: Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos. Antibloqueo de frenos: De serie.

SUSPENSIÓN: Delantera: Independiente Tipo MacPherson con barra estabilizadora y amortiguadores. Trasera: Semi-independiente con eje torsional y barra estabilizadora, muelles helicoidales y amortiguadores.

RUEDAS: Neumáticos: 205/50 R 15. Llantas de aleación ligera de 6J x 15.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.100 kg. Capacidad del depósito de combustible: 52 l.

OPCIONES

Pintura Brillante: 12.400 pesetas. Pintura metalizada: 27.000 pesetas. Faros antiniebla: 24.167 pesetas. Techo solar: 65.149 pesetas.

BUEN NIVEL
Los asientos del Astra están a tono con el carácter deportivo del coche. Son cómodos y sujetan bien el cuerpo en las curvas.

**2000
16V**

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

HOY en día no resulta tan fácil distinguir un coche de otro a primera vista. La enorme oferta de modelos y el diseño computerizado, los asemeja cada vez más entre sí. Nos vemos obligados, pues, a agudizar la vista para encontrar esa diferencia en unas llantas exclusivas, unas ópticas distintas, unos anagramas aclaratorios o por un simple alerón. Pero existen coches con huella propia que se identifican enseguida. Este es el caso del Fiat Tipo, cuya línea personal es además resaltada en la versión 2.0 16V, por un aleroncillo trasero situado encima de la luna trasera y por las grandes letras que ocupan los estribos laterales.

Fiat experimentó por primera vez con culatas de cuatro válvulas por cilindro nada menos que en 1908. Y en 1909 se empezaron a utilizar en vehículos de competición. Hoy se han actualizado y resultan una buena solución para aumentar la potencia de un motor, sin tener que

FIAT TIPO 2.0 16V NO TAN DEPORTIVO

Pretende ser un deportivo, no lo es, pero tiene otras buenas cualidades.

recurrir a los más problemáticos turbos. El Tipo dos litros dieciséis válvulas pasa a ser la versión más potente y de aspecto más deportivo de este modelo. El motor, no obstante sus declarados 148 caballos y la propaganda de la marca que se centra en dos palabras: «la energía», no impresiona por sus aceleraciones. Sin embargo se recupera pronto y muy progresivamente en cuarta y quinta velocidad. Es un motor que funciona sin los baches de potencia frecuentes en los motores

RACING
Los instrumentos son muy completos. Destaca el volante deportivo en cuero de la marca Momo.



de dieciséis válvulas. Parte responsable de este buen comportamiento son las relaciones del cambio, cortas y bien escalonadas. Tanto es así que, en las recuperaciones en cuarta velocidad, al final del kilómetro hubo que cambiar a quinta para no pasar el motor de vueltas. Otro hecho anormal, en este tipo de vehículos, es lo poquito que chirrían las ruedas en una arrancada fuerte para medir una aceleración. Esto demuestra la estupenda motricidad del tipo, al desperdiciarse muy poca potencia a través de las ruedas.

El Tipo 2.0 16V es un coche dócil, de acelerar progresivo pero que no tiene lo que llamamos «patada», es decir, una aceleración de depor-

tivo, de esas que nos obliga a sujetar fuerte el volante. Sin embargo, tiene un aguante y un comportamiento en curvas sorprendente. Se traga las curvas una detrás de otra sin rechistar. Y cuando el tren delantero empieza a dar problemas, no hay más que aflojar un poco el pie derecho para que el Tipo siga su trayectoria. El comportamiento es de matrícula de honor. La dirección remata el buen comportamiento. Es asistida de serie y con un excelente tacto, más bien durito, en contra de las actuales tendencias de elaborar direcciones, tan blandas y ligeras, que no permiten apreciar cuando el apoyo de las ruedas ha llegado a su límite.



El peculiar diseño del Tipo permite un aprovechamiento milimétrico del espacio interior. Sin embargo, lo que no está bien resuelto es la postura al volante, a pesar de tener la regulación en inclinación de la banqueta. La primera impresión cuando nos sentamos a los mandos del Tipo, es la de estar sentados en una silla, por la gran altura del asiento al piso del coche. Los asientos traseros son espaciosos y cómodos sólo para dos personas, puesto que las butacas están marcadas. Otros detalles que están mal resueltos son: la rueda de repuesto de emergencia, la terminación interior de materiales plásticos de mediana calidad y las gruesas gomas de las

ventanas que hacen bastante ruido y filtran agua cuando lavamos el coche. Este Tipo se vende exclusivamente en versión catalizada. Se reconoce fácilmente, aparte de los anagramas y alerón trasero, por un volante deportivo en cuero de marca Momo, un ancho pedal del acelerador en aluminio agujereado y un portón trasero de fibra, que le dan un cierto estilo deportivo a imitación de los coches de competición. El Tipo 2000 16V no es un deportivo, es un familiar espacioso con cierto aire agresivo, que anda bien, que se tiene mejor, y que resultará atractivo para un padre de familia con frustrados sueños juveniles de posesión de un deportivo.



POCO ENÉRGICO
El motor es más bien tranquilo pero responde desde muy bajo régimen.



FICHA TÉCNICA

MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.995 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 84 mm. Carrera: 90 mm. Compresión: 10,5 a 1. Potencia máxima: 148 CV (107 kw) a 6.250 rpm. Par máximo: 18 mkg (173 Nm) a 5.000 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Catalizado. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco de accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,5 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,3 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 19,5 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 26,0 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 31,9 km/h.

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

FRENOS: Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos. Antibloqueo de frenos: Opcional.

SUSPENSION: Delantera: Independiente de tipo MacPherson, con brazos oscilantes, muelles helicoidales y barra estabilizadora. Trasera: Independiente, amortiguadores hidráulicos telescópicos separados de los muelles y barra estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: 185/55. Llantas de aleación de 6J X 15 H pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.180 kilos. Capacidad del depósito de combustible: 52 litros.

OPCIONES

Aire acondicionado: 161.961 ptas. Mando a distancia de apertura de puertas: 15.960 ptas. Asiento trasero abatible por partes: 20.748 ptas. Asientos delanteros Recaro: 165.053 ptas. Techo solar eléctrico: 105.070 ptas. ABS: 280.763 ptas.

DEPORTIVO Y FAMILIAR
El Tipo 2.0 16V conserva su buena habitabilidad, gracias a su carrocería de cinco puertas.

**2000
16V**

LA NUEVA OLA
Los tres están
a la última
moda GTI:
motores de
dos litros de
cilindrada y
culata de
dieciséis
válvulas.



Comprarse un GTi era sinónimo de prestaciones deportivas, facilidad de manejo, amplitud interior, seguridad de marcha y lo que es más importante, un precio asequible. Fiel a su tradición de pionero, Volkswagen no se durmió en los laureles y volvió a dar la campanada, esta vez comercializando el primer GTi de dieciséis válvulas. Sonó la alarma entre la competencia y de nuevo el ejemplo cundió entre los grandes del automóvil. Luego aparecieron, en este concepto de coche, los primeros turbo. Actualmente se ha vuelto a las culatas de cuatro válvulas por cilindro, pero potenciadas en motores de mayor cilindrada. De los motores de 1.600 centímetros cúbicos, se pasó a los 1.800, de los dieciséis válvulas a los turboalimentados, para volver a los de culata de cuatro válvulas por cilindro, pero ya con dos litros de cilindrada.

UN MERCADO EN ALZA

Dentro de esta nueva dinámica, Fiat, Ford y Opel se han lanzado para conseguir una buena tajada del mercado de los GTi, cada día más en alza. A pesar de los puntos comunes de cada uno, lo cierto es que

2000
16V

CONSUMOS

Datos en l/100 km	ESCORT	ASTRA	TIPO
CIUDAD			
A 30,2 km/h de promedio	11,3	9,8	11,2
CARRETERA			
A 90 km/h de cruce	6,9	6,1	7,8
En conducción rápida	15,7	16,1	12,6
AUTOPISTA			
A 120 km/h de cruce	10,1	7,9	9,9
A 140 km/h de cruce	11,5	9,3	10,7
CONSU. MED. PONDERADO			
litros/100 km	9,9	8,5	10,1
AUTONOMIA MEDIA			
Kilómetros recorridos	505	565	465

SONORIDAD

	ESCORT	ASTRA	TIPO
Al ralentí	48,4	54,5	54,6
A 60 km/h	64,7	66,8	66,2
A 90 km/h	68,3	70,0	68,9
A 120 km/h	71,2	72,9	72,9
A 140 km/h	73,7	74,8	75,1
A tope	80,9	81,4	80,7

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

PRESTACIONES

	ESCORT	ASTRA	TIPO
VELOCIDAD MAXIMA			
Km/h	209	220,3	204
ACELERACION			
400 m. salida parada (seg.)	16,2	16,6	16,6
1.000 m. salida parada (seg.)	29,2	29,8	30,6
0-100 km/h (seg.)	8,4	8,5	9,1
Metros recorridos	132	134	150
RECUPERACION			
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	16,8	17,7	18,4
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	19,2	19,9	20,3
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	30,8	31,8	33,4
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	35,4	36,7	37,3
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	7,6	8,6	9,4
Metros recorridos	211	238	259
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	11,8	12,3	13,2
Metros recorridos	332	345	371

FRENOS

	ESCORT	ASTRA	TIPO
DISTANCIAS DE FRENADO			
En metros)			
A 60 km/h	16,9	15,8	14,8
A 100 km/h	49,4	40,6	42,5
A 120 km/h	72,4	60,2	61,3

Nueva Gama Delta

LA TRANSFORMACION DEL MITO



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 Rallyes. 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	CV	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	145	2.197.000
Delta HF Integrale 16 v.	1.995	210	4.470.000

* Puntuada y Balcates IVA y Transporte incluidos.

LA DIFERENCIA DE VIAJAR EN LANCIA

EQUIPAMIENTO

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

DATOS DEL COMPRADOR

FORD

Fabricante/ Importador: Ford España, S.A. Paseo de la Castellana 135. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 571 13 86. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 1.114 puntos de asistencia en toda España.

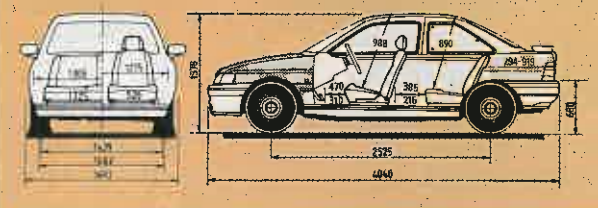
OPEL

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

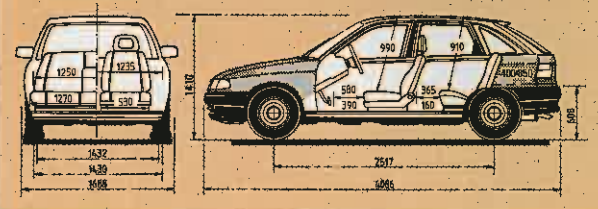
FIAT

Importador: Fiat Auto España, S.A. Paseo de la Habana 74. 28036 Madrid. Teléfono: (91) 259 82 00. **Red de postventa:** 230 puntos de asistencia en toda España. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros.

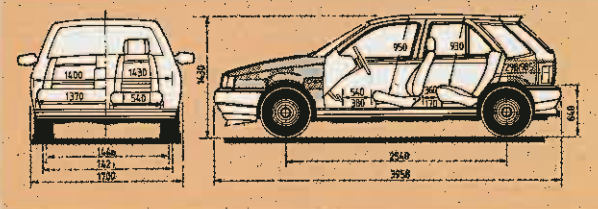
FORD ESCORT RS 2000



OPEL ASTRA GSi 16V



FIAT TIPO 2.0 16V



FORD
El nuevo
Escort hereda
una
denominación
deportiva
(Rallye Sport)
y llena de
laureles.



las diferencias entre ellos inclinan la balanza hacia tres públicos distintos.

Por una parte tenemos el aspecto mas evidente: la carrocería. De estos tres, dos de ellos son de tres puertas, mientras que el Tipo es de cinco. Esto hará decidirse a los compradores con necesidades familiares por el Tipo. El acceso a las plazas posteriores y la posibilidad de disponer de un buen maletero, son cuestiones a tener en cuenta ante la compra de un nuevo coche.

Los otros dos modelos, Astra y Escort, cuentan con modernas carrocerías con un buen nivel de equipamiento y capacidad para cuatro adultos cómodamente. En los aspectos puramente dinámicos, también hay para todos los gustos. Para aquellos conductores que buscan un deportivo a ultranza, sin concesiones al confort o a la funcionalidad, con tal de conseguir las mejores prestaciones, el Astra será el coche que mejor encaje.

POTENCIA DEPORTIVA

Su potente motor empuja muy bien y su comportamiento a alta velocidad requiere unas manos expertas. No obstante, el Opel Astra tiene la posibilidad de rodar tranquilo y sin grandes problemas, con la gran ventaja de ofrecer unos consumos muy reducidos.

A mitad de camino entre estos dos extremos, el superdeportivo Astra y el deportivo familiar Tipo, se encuentra el último en llegar a nuestro mercado, el Escort. En este modelo se conjugan las buenas presta-

OPEL
Estas siglas
son usadas
para recalcar
el carácter
deportivo de la
gama Opel.



ciones, el confort y la facilidad de conducción. Su suspensión es más blanda que la de sus rivales, y sus límites, en cuanto a estabilidad, aparecen antes. De todos modos es un coche noble, ya que avisa a su conductor de cuándo se está llegando al límite.

En cuanto al Fiat Tipo, es sorprendente ver cómo el que tiene el aspecto más familiar de los tres, cuenta con argumentos que serán valorados muy positivamente por los conductores más seguros. Aunque su motor es el menos brillante, su estabilidad y comportamiento resultan superiores a la de sus rivales. Los enormes frenos de disco también suponen una importante ventaja y el cambio de marchas es digno de montarse en un coche de carreras. Cualquiera de estos tres coches pueden combinar perfectamente las exigencias de una conducción cotidiana, en tráfico urbano, con auda-



ces incursiones por vías solitarias para disfrutar de la carretera. El Escort resulta muy agradable de conducir tranquilamente. El motor se recupera sin protestar desde regímenes muy bajos. El cambio se mueve con toda facilidad y precisión, y la dirección permite callejear sin esfuerzo. Es una lástima que un motor tan utilizable como éste, quede limitado a una versión de corte deportivo. El Astra tiene su mejor baza como coche de uso diario en un consumo muy ajustado, aunque sus aptitudes para circular por ciudad se ven algo disminuidas por sus desarrollos. En el caso del Tipo, las diferencias las marcan las posibilidades de su carrocería.

Los tres muestran una calidad de acabado aceptable. Y siempre y cuando el comprador sepa qué es lo que busca, es raro que cualquiera de estos modelos pueda decepcionar.

Simonetta Garib y Víctor Piccione
Fotos: José Robledo

MECANICA

1º ESCORT	Este nuevo motor es una verdadera delicia de funcionamiento a todo régimen. Su nueva caja de cambios está también en esta línea.
2º ASTRA	El motor del Astra es uno de los mejores de su segmento. Unas relaciones un poco largas lo dejan por detrás en prestaciones.
3º TIPO	Es el menos brillante de los tres. Este motor encaja mejor en un familiar que en un coche de talante deportivo.

COMPORTAMIENTO

1º TIPO	La excelente concepción de sus suspensiones y unos tarados muy razonables hacen del Tipo un coche muy eficaz y seguro.
2º ASTRA	Las pérdidas de motricidad hacen que la conducción del Astra obligue a una atención especial. La dirección y los frenos son excelentes.
3º ESCORT	Unos tarados de suspensión un tanto blandos, hacen que el Escort tire bastante de morro. Su comportamiento es, no obstante, muy noble.

RENDIMIENTO

1º ASTRA	En Opel han conseguido un equilibrio casi perfecto entre prestaciones y consumos. A velocidad constante, el Astra GSi 16V es un mechero.
2º ESCORT	Este es el que más acelera y el que mejor se recupera de los tres, pero también gasta bastante gasolina.
3º TIPO	Sus prestaciones quedan por detrás de las de sus rivales y para conseguir un buen ritmo es necesario apurar el motor, por lo que gasta más.

CONFORT

1º ESCORT	En este punto se beneficia de una suspensión más blanda que sus rivales. Los asientos rematan la faena y el confort general se beneficia.
2º TIPO	La concepción de esta carrocería permite un nivel de confort muy bueno. La posición de conducción es mejorable.
3º ASTRA	El ruido y la dureza de la suspensión hace que el Astra sea el que peor parado sale de los tres en este punto.

CARROCERIA

1º TIPO	La carrocería de cinco puertas es una gran ventaja desde todo punto. El maletero es amplio y el acceso a cualquiera de las plazas es fácil.
2º ASTRA	Aunque no es tan amplio como el Fiat, resulta suficientemente cómodo para cuatro personas con su correspondiente equipaje.
2º ESCORT	Al igual que el Astra, está penalizado por su condición de tres puertas, pero resulta suficientemente amplio.

ECONOMIA

1º ASTRA	Por su completo equipamiento y su poco consumo, el Opel se adelanta a sus rivales.
2º ESCORT	Está casi al mismo nivel que el Astra, pero algunos detalles de equipamiento inclinan la balanza hacia su rival.
3º TIPO	Las 280.000 pesetas de la opción del sistema antibloqueo de frenos lo dejan en desventaja.



DEPORTIVOS MEDIOS
Los nuevos GTi cumplen estupendamente con la misión de deportivos amplios, seguros y a precio asequible.

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 

VIRTUDES

- Línea acertada
- Consumo a velocidad moderada
- Sensación de amplitud

HONDA CIVIC LSi
PRECIO: 2.181.787 ptas.

- Acceso a plazas posteriores
- Sonoridad
- Maletero pequeño y de acceso complicado

DEFECTOS

BUENA AERODINÁMICA

La afilada línea del Civic redonda en un buen coeficiente aerodinámico. La gran superficie acristalada, le confiere sensación de amplitud.

HONDA CIVIC LSi

APUESTA ESTÉTICA

Aunque renuncia a ciertos aspectos relativos a la comodidad, la carrocería del nuevo Civic puede resultar un gran éxito. Su aspecto exterior causa auténtica sensación.



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

El Honda Civic nos ha sorprendido por varios motivos, pero sin duda, lo que mayor asombro nos ha causado es la expectación que levantaba a su paso por la calle. Nunca se sabe si que un coche resulte bello es beneficioso para su propietario/a, pero al menos el Civic sobresale por encima de la uniformidad de líneas que impera en los modelos medios actuales. Incluso a unos italianos, reconocidos internacionalmente por su buen gusto, les pillamos cerca del Congreso de los Diputados cuando nos acercábamos a donde teníamos aparcado el coche: «Ma che bellissima macchina!» era su comentario.

Pero bien, si el Civic es un vehículo bello o no, pueden juzgarlo ustedes por las fotografías. Nosotros nos limitaremos a señalar sus características más importantes y las diferencias con respecto al modelo anterior que se vendía en nuestro país. La carrocería, totalmente nueva, apenas ha crecido cuatro centímetros, aunque su forma difiere ostensiblemente de aquella de su



FICHA TÉCNICA

MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.493 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 75,0 mm. Carrera: 84,5 mm. Compresión: 9,2 a 1. Potencia máxima: 90 CV(66 Kw) a 6.000 rpm. Par máximo: 12,3 mkg (121 Nm) a 4.700 rpm. Alimentación: Inyección electrónica de doble punto. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION: Tracción delantera. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,6 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,0 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 19,8 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 27,2 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 33,0 km/h.

DIRECCION: Sistema: cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,5 vueltas. Diámetro de giro: 9,8 metros.

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

SUSPENSION: Delantera: Independiente de paralelogramos asimétricos, amortiguadores, muelles helicoidales y barra estabilizadora. Trasera: Independiente de paralelogramos asimétricos, amortiguadores muelles y barra estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: 175/70 HR 13. Llantas de chapa de 5" x 13".

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 950 kg. Capacidad del depósito de combustible: 45 l.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 30 km/h de promedio	7,9
CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	6,5
En conducción rápida	14,7
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	8,3
A 140 km/h de cruce	10,7
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	7,5
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	550

32 / Motor 16



EQUIPAMIENTO COMPLETO
Quizá el aspecto del plástico desmerezca algo la agradable sensación interior. Por el contrario, los detalles de ajuste están bien cuidados y el nivel de equipamiento raya a buena altura.

antecesor. La distancia entre ejes ha aumentado siete centímetros, circunstancia que redundará en mayor espacio para los pasajeros, pero el volumen del maletero se ha visto reducido ligeramente.

PORTÓN DIVIDIDO

La particularidad se circunscribe a la forma de acceso al maletero. El portón posterior se divide en dos hojas. Una que se abre hacia arriba, conformada únicamente por el cristal posterior y la otra, que se abre hacia abajo. Esta última se queda en posición horizontal una vez abierta y puede soportar una carga de hasta ciento cincuenta kilogramos. Desafortunadamente, no enrasa con la superficie del maletero, por lo cual, para extraer bultos de su interior, se debe superar un escalón que entorpece ligeramente la maniobra. En realidad, una sola puerta resultaría más cómoda en la mayoría de las ocasiones. En cuanto a la rueda de repuesto, va situada en el fondo del maletero y es idéntica a las otras cuatro que lleva el coche.



PORTÓN DOBLE
La doble hoja del portón trasero no resulta especialmente cómoda y la bandeja posterior entorpece considerablemente las operaciones relativas a carga y descarga.

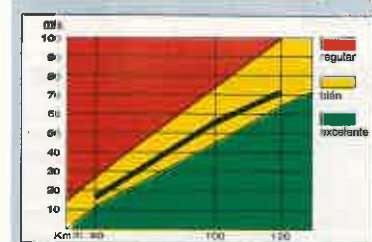


SONORIDAD



Al ralentí:	50,3.
A 60 Km/h.	70,2.
A 90 Km/h.	72,4.
A 120 Km/h.	74,5.
A 140 Km/h.	76,0.
A Tope:	80,2.

FRENOS



A 60 Km/h	17,5.
A 100 Km/h	55,3.
A 120 Km/h	71,6.

Pero el público al que pretende llegar Honda con este modelo es fundamentalmente joven y dispuesto a sacrificar ciertos aspectos de la comodidad. Y ciertamente parece un planteamiento acertado. Porque si bien este vehículo puede despertar simpatía en muchos sectores de la sociedad, el acceso a su interior, especialmente a las plazas traseras, presenta alguna dificultad para personas de edad avanzada. Ello se debe a que el coche es bajo y también el asiento queda situado en una posición poco elevada. Para acceder o salir de las plazas traseras, a los anteriores problemas se añade que la banqueta del asiento delantero queda fija cuando se abate el respaldo, por lo que la abertura que se forma no es grande. Aun así, y aunque la explicación pueda haber resultado larga, para gente ágil el problema es mínimo.

De hecho, en muchos otros aspectos, la comodidad que ofrece el Civic es muy elevada. El equipamiento es muy completo ya que cuenta de serie con cerradura centralizada, dirección asistida y eleva-

lunas y control de retrovisores accionables eléctricamente, entre los más significativos. La única opción que se ofrece es el aire acondicionado, del que se puede disfrutar por doscientas mil pesetas. En cambio, el sistema de antibloqueo de frenos no se puede montar ni pagando sobrepeso, ya que este sistema sólo lo llevará, como parte del equipo de serie, la versión más potente, el Civic VTI de 160 caballos.

ASIENTOS CÓMODOS

También los asientos ayudan a que la comodidad en el interior del vehículo sea elevada. Sujetan muy bien el cuerpo, tanto en la zona lumbar como lateralmente, y su mullido tiene la dureza adecuada. El volante, regulable en altura, contribuye a encontrar la postura adecuada para conducir. Los pedales están bien situados, así como la palanca de cambios y la instrumentación, que no es muy abundante pero se lee con facilidad. Asimismo la sensación interior de amplitud, motivada por la gran superficie acristalada

EQUILIBRIO
La relación entre estabilidad y comodidad resulta muy adecuada. Las suspensiones trabajan bien y son de la dureza justa.

EQUIPAMIENTO

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

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	184,0
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	17,7
1.000 m salida parada	33,6
De 0 a 100 km/h	11,0
Recorriendo (metros)	185
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	19,1
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,7
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	36,0
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	39,4
De 80 a 120 km/h en 4ª	13,5
recorriendo (metros)	380
De 80 a 120 km/h en 5ª	17,5
recorriendo (metros)	526

OPCIONES

La única opción que se ofrece con el Honda Civic LSi es el aire acondicionado, por el que hay que pagar doscientas mil pesetas, cantidad que incluye el IVA.

y la baja cintura del coche, contribuye a aumentar la comodidad.

En cuanto al aspecto dinámico, el motor de este Civic es el menos potente de los tres que llegarán a España. Se trata de un cuatro cilindros y dieciséis válvulas que alcanza una potencia de 90 caballos. Su comportamiento es característico de los motores de cuatro válvulas por cilindro, sin demasiada potencia a pocas revoluciones y, sorprendentemente, algo más pere-

POSICIÓN CORRECTA
Los asientos delanteros son cómodos y sujetan bien. Además el volante se puede regular en altura para adoptar la mejor posición posible.



ACCESO COMPLICADO
Pasar a las plazas posteriores no resulta una operación sencilla. Ello se debe a que el coche es bajo y el hueco que deja el asiento resulta poco amplio.



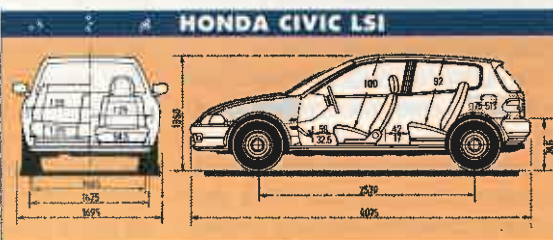
EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

▲ Cierre centralizado, elevallunas y espejos orientables eléctricamente y dirección asistida de serie.
▲ Aunque sea opcional, resulta estimable poder montar aire acondicionado a precio razonable.
▲ Los adecuados asientos y el volante, regulable en altura, permiten conducir con comodidad.

EN CONTRA

▼ Para acceder atrás, sólo se puede abatir el respaldo del asiento delantero, mientras la banqueta permanece fija en su posición.
▼ Los asientos delanteros no son regulables en altura. Situarlos un poco más altos no perjudicaría a la postura de conducción y facilitaría la operación de bajarse del coche.



FRENTE A SUS RIVALES

Pocos rivales puros tiene el Honda Civic de 90 caballos en nuestro país a causa de su carrocería de dos puertas, su motor de dieciséis válvulas y los cuatro metros de su carrocería. Pero entre los provenientes de su mismo país de origen existe otro de características muy similares. Se trata del Nissan Sunny SLX 1.6 16 válvulas en versión de tres puertas, que está mejor equipado, con superior cilindrada, algo más potente y cien mil pesetas más barato. Entre sus puntos negativos se encuentra, quizá, una carrocería que no despierta tanta admiración y con menor espacio para los pasajeros, aunque tiene algunos detalles mejor resueltos.

zoso cuando va muy revolucionado de lo que se espera de un dieciséis válvulas. Pero el desarrollo del cambio está bien elegido, la palanca se maneja con rapidez y suavidad e invita a ser utilizada con asiduidad para conseguir buenas prestaciones. Quizá, el mayor inconveniente del propulsor sea su elevado ruido, superior al del modelo de 130 caballos que se comercializaba anteriormente en nuestro país.

En el apartado de la estabilidad, el comportamiento del Civic es sobresaliente. La suspensión, tirando a dura, absorbe bien las irregularidades del terreno y permite elevadas velocidades de paso por curva sin excesiva dificultad. La dirección, bien asistida, transmite adecuadamente lo que está sucediendo entre el asfalto y los neumáticos y permite además maniobrar con facilidad.

Se podría decir que el Civic se trata de un verdadero capricho. Por las pocas unidades que se venderán en nuestro país, ventaja añadida para quienes lo compren por su línea exterior, por su precio algo elevado y por sus peculiares características. Pero es, sin duda, un capricho muy atractivo.

Javier Moltó
Fotos: José Robledo.

DATOS DEL COMPRADOR

HONDA
Importador: Honda Automóviles España, S.A. Carretera C-246, km 8,7. 08830 Sant Boi (Barcelona). Teléfono: (93) 370 82 55 Red de postventa: 10 puntos de asistencia en toda España. **Garantía:** Dos años sin límite de kilometraje.

NUEVOS

O

I

E

E

B

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: elevallunas 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
ALEKO														
Aleko 2141	1.028.068	1.969	74	155	14,0	8,3	435,0							Serie

ALFA ROMEO

33 1.3	1.584.044	1.351	88	176	10,3	8,2	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	65.000	-	67.000
33 1.3 Agile	1.469.372	1.351	88	176	10,3	8,2	407,5	190.000	36.000	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	65.000	-	67.000
33 1.5 le	1.731.372	1.490	98	181	10,7	8,6	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	65.000	-	67.000
33 1.7 le	1.944.373	1.712	110	190	9,5	8,9	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	150.000	-	67.000
33 1.7 le 16V	2.249.467	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	150.000	-	Serie
33 16V Quadrifoglio	2.227.468	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	150.000	-	Serie
33 16V Permanent 4	2.722.468	1.712	137	202	8,9	9,0	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	150.000	-	Serie
33 1.7 le Sport Wagon	2.097.468	1.712	110	187	9,8	8,9	420,0	190.000	36.000	Serie	Serie	150.000	-	67.000
75 1.6 le	2.042.504	1.570	107	180	11,3	7,9	443,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	-	84.056
75 1.6 le Le Mans	2.022.503	1.570	107	180	11,3	7,9	443,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	-	Serie
75 1.8 le	2.263.598	1.779	122	190	10,4	8,9	443,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	-	84.056
75 1.8 le Le Mans	2.313.598	1.779	122	190	10,4	8,9	443,0	Serie	63.175	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	-	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	-	84.056
184 2.0 Twin Spark	3.128.260	1.982	148	210	9,2	12,1	455,5	225.000	80.000	Serie	Serie	Serie	280.000	110.000
184 2.0 V6 Turbo	4.983.598	1.996	210	240	7,2	10,1	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
184 3.0 V6	4.808.260	2.959	192	230	7,9	12,3	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	110.000
184 Quadrifoglio	5.570.260	2.959	200	231	7,7	11,3	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
184 2.5 TD	3.972.185	2.500	117	204	10,8	7,6	455,5	Serie	80.000	Serie	Serie	Serie	280.000	110.000
Spider 2.0 le	3.429.598	1.962	126	190	9,0	9,1	425,8	-	45.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie

ARO

Aro 10 Techo Luna	1.120.749	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0							
Aro 10 Techo Duro	1.228.289	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0							
243 D	1.677.136	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0							
244 D	1.720.480	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0							

AUDI

80 Special	2.654.918	1.781	112	192	10,9	9,1	439,3	262.613	42.095	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
80 E	2.809.919	1.781	112	192	10,9	9,1	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
80 TD Special	2.718.107	1.588	80	165	14,6	6,8	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
80 TD	2.883.109	1.588	80	165	14,6	6,8	439,3	262.613	42.095	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 2.0 E	2.996.011	1.994	115	196	10,2	9,4	439,3	280.000	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 20V	4.226.014	1.994	160	215	8,9	10,0	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 20V Front Sport	4.611.203	1.994	160	215	8,9	11,0	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 20V Quattro	4.784.203	1.994	160	215	8,9	11,0	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 20V Quattro Sport	5.166.203	1.996	160	216	8,9	11,2	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 20V Cat.	4.386.014	2.309	170	217	8,6	11,3	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 20V Quattro Cat.	4.941.015	2.309	170	217	8,4	11,3	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 2.3 E Cat.	3.241.014	2.309	133	211	9,2	10,0	439,3	275.000	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 2.3 E Sport Cat.	3.898.014	2.309	133	211	9,2	10,0	439,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
100 2.3 E	3.696.014	2.309	133	202	10,2	10,5	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	143.486	158.231
100 2.3 E Quattro	4.496.014	2.309	133	202	10,4	10,7	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	158.231	Serie
100 2.3 E Aut.	3.666.014	2.309	133	202	11,9	10,5	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	143.486	158.231
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	10,0	439,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.3 E Quattro Cat.	4.850.015	2.309	133	211	9,2	10,0	439,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 20V Track Front	4.495.202	1.994	160	215	9,0	11,0	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 20V Quattro	5.052.203	1.994	160	215	8,9	11,0	439,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.3 20V Cat.	4.692.015	2.309	170	217	8,6	11,3	439,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.3 20V Quattro Cat.	5.252.014	2.309	170	217	8,4	11,3	439,3	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

BERTONE

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 T. Cabrio	3.714.758	2.693	129	160	13,4	12,2	414,5	230.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

BMW

316i 2p	2.290.921	1.596	103	176	12.1	9.6	432,5	175.000	93.314	108.867	56.570	Serie	175.000	190.560
316i 4p (gama 91)	2.672.184	1.596	100	189	12.8	9.0	443,5	259.153	93.314	108.867	56.570	Serie	168.000	154.328
316i 4p Aut. (gama 91)	2.897.183	1.596	100	184	16.1	10.9	443,5	259.153	93.314	108.867	56.570	Serie	168.000	154.328
318i 2p	2.553.655	1.795	115	189	10.8	10.1	432,5	175.000	93.314	108.867	Serie	Serie	175.000	154.328
318i 4p (gama 91)	2.999.920	1.776	113	199	11.3	10.1	443,5	259.153	93.314	108.867	Serie	Serie	168.000	154.328
318i 4p Aut. (gama 91)	3.244.919	1.776	113	198	12.3	10.3	443,5	259.153	93.314	108.867	Serie	Serie	168.000	154.328
318i S	2.778.656	1.796	136	202	9.5	8.5	432,5	175.000	93.314	108.867	Serie	Serie	168.000	151.632
320i 2p	3.161.014	1.991	129	191	10.6	9.3	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	175.000	154.328
320i 4p (gama 91)	3.464.413	1.991	150	214	9.3	10.6	443,5	259.153	93.314	Serie	Serie	Serie	168.000	154.328
320i 4p Aut. (gama 91)	3.734.414	1.991	150	214	10.8	11.0	443,5	259.153	93.314	Serie	Serie	Serie	168.000	154.328
320i Cabrio	4.459.751	1.990	129	181	11.5	9.3	432,5	175.000	70.755	-	Serie	Serie	Serie	154.328
320i Touring	3.864.413	1.890	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	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	154.328



ALFA ROMEO

Una semana más recordamos que el Alfa 33 1.3 Agil está sólo disponible en el mercado catalán. Su completo equipamiento de serie incluye elevalunas eléctricos, cierre centralizado, dos retrovisores exteriores, faros antiniebla y radlocassette digital extraíble, entre otras cosas.

OFERTAS

Alfa 33:

Un millón de pesetas sin intereses en financiación a un año.



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
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	234	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	210	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	Serie	Serie
520i	4.144.413	1.990	150	211	10,6	9,8	472,0	Serie	118.608	Serie	Serie	Serie	Serie	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	16,8	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	254	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

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 TZK	1.343.158	1.360	75	175	10,8	6,8	352,5	162.224	18.953	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 3p 11 TE 4V	1.175.848	1.124	55	156	13,2	6,2	352,5		18.953					
AX 3p 11 TE 5V	1.206.266	1.124	55	158	12,9	6,3	352,5	162.224	18.953					
AX 3p 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 3p 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 3p 14 TZK	1.409.067	1.360	75	175	10,8	6,8	352,5	162.224	18.953	Serie				47.380
AX 3p 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 3p 14 TD	1.374.223	1.360	53	155	16,5	4,7	352,5		18.953					
AX 3p 14 TRD	1.447.280	1.360	53	155	16,5	4,7	352,5		18.953	14.805	14.805			47.380
ZX 3p 1.4 Reflex	2.613.769	1.360	75	172	13,7	6,8	407,1	148.919	31.212					
ZX 3p 1.4 Avantage	1.685.169	1.360	75	172	13,7	6,8	407,1	148.919	31.212	20.400	20.400			66.299
ZX 3p 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 3p 1.6i Reflex	1.718.488	1.580	90	181	13,5	7,9	407,1	148.919	31.212					
ZX 3p 1.6i Avantage	1.756.565	1.580	90	181	13,5	7,9	407,1	148.919	31.212	20.400	20.400			66.299
ZX 3p 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 3p 1.9i Volcano	2.229.581	1.905	130	201	8,3	8,6	407,1	148.919	31.212	Serie	Serie	Serie	189.721	Serie
ZX 3p 1.9 D Reflex	1.767.189	1.905	71	167	16,1	5,9	407,1	148.919	31.212					
ZX 3p 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	Serie	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	Serie	67.408
BX GTI 16V Prestige	3.154.538	1.905	160	215	8,6	9,9	424,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
BX 19 TZS Break	2.460.661	1.905	107	191	10,4	8,0	424,0	168.214	63.188	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 TZD	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 TZD 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	8,6	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	3.951.411	1.998	130	202	11,5	8,6	470,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XM 2.0i Grand Lux. 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

Appaloosa 1.6 IX 16V Sp	2.266.952	1.589	105	185	9,8	8,5	426,0	200.000	24.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rocky TD Intercooler EX	3.184.578	2.765	102	145	17,2	12,6	411,5	187.293	35.715					
Rocky TD Intercooler EL	3.383.740	2.765	102	145	17,2	12,6	411,5	187.293	35.715	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Feroza EL II	2.462.374	1.589	85	143	14,2	11,8	368,5	196.000	24.885	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

FERRARI

Mondial T	15.908.940	3.405	300	255	6,3	11,9	453,5	Serie		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Mondial Cabrio T	17.937.253	3.405	300	255	6,3	11,9	453,5	Serie		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

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



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.

Resto de la gama Tempra:
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.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Orion CLX 1.6	1.794.788	1.598	90	177	12,1	7,8	421,0	147.000	27.900	(1)	(1)	(1)	-	-
Orion CLX 1.6i Cat.	2.003.918	1.598	105	185	11,0	8,0	421,0	-	27.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Orion Class 1.6	1.918.788	1.598	90	177	12,1	7,8	421,0	147.000	27.000	Serie	Serie	72.000	-	-
Orion Ghia 1.6	2.001.788	1.598	90	177	12,1	7,8	421,0	147.000	27.000	Serie	Serie	Serie	105.000	-
Orion Ghia 1.6i	2.134.788	1.598	108	185	10,4	7,9	421,0	-	27.000	Serie	Serie	Serie	105.000	-
Orion CLX 1.8 D	1.794.788	1.753	60	155	18,9	6,7	421,0	147.000	27.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Orion Ghia 1.8 D	2.001.788	1.753	60	155	18,9	6,8	421,0	75.000	27.000	Serie	Serie	Serie	105.000	-
Sierra XR4 2.0i 3p.	2.523.108	1.998	125	195	9,7	9,2	442,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra CLX 2.0i 4p.	2.179.919	1.998	109	178	11,3	8,0	446,5	-	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra CLX 2.0i 4p.	2.439.918	1.998	125	195	9,7	7,9	446,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra CLX 2.0i 4x4 4p.	3.029.918	1.998	125	190	10,2	9,1	446,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra Ghia 2.0i 4p.	2.739.918	1.998	125	195	9,7	7,9	446,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	Serie
Sierra Ghia 2.0i Cat. 4p.	2.822.918	1.998	118	190	10,0	8,2	446,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra Cosworth 4x4 4p.	4.562.203	1.998	220	240	6,9	12,7	449,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sierra CLX 1.8 TD 4p.	2.280.389	1.753	75	160	16,4	6,5	446,5	-	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	Serie
Sierra CLX 2.0i 5p.	2.179.919	1.998	109	178	11,3	8,0	442,5	-	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra CLX 2.0i 5p.	2.439.918	1.998	125	195	9,7	7,9	442,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra Ghia 2.0i 5p.	2.739.918	1.998	125	195	9,7	7,9	442,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	Serie
Sierra Ghia 2.0i 5p. Cat.	2.822.918	1.998	118	190	10,0	8,2	442,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	Serie
Sierra XR4 2.0i 5p.	2.623.108	1.998	125	195	9,7	9,2	442,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra XR4 2.0i 4x4 5p.	3.291.202	1.998	125	195	10,4	9,2	442,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	Serie
Sierra CLX 1.8 TD 5p.	2.280.389	1.753	75	160	16,4	6,5	442,5	-	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra CLX 2.0i Fam.	2.439.918	1.998	125	195	9,7	8,0	451,0	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra CLX 1.8 TD Fam.	2.280.389	1.753	75	160	16,5	6,8	451,0	-	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Scorpio 2.0i GL 4p.	3.237.919	1.998	125	189	10,8	9,8	474,1	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.0i Ghia 4p.	3.652.919	1.998	125	189	10,8	9,8	474,1	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.9i GL 4p.	3.657.203	2.935	145	208	9,2	12,6	474,1	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.9i Ghia 4p.	4.072.203	2.935	145	208	9,2	12,6	474,1	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.9i Ghia 4x4 4p.	4.862.203	2.935	145	208	9,7	12,6	474,1	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio Cosworth 24V	5.819.203	2.935	195	225	8,8	12,7	474,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.0i GL 5p.	3.237.919	1.998	125	189	10,8	9,8	466,9	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.0i Ghia 5p.	3.652.919	1.998	125	189	10,8	9,8	466,9	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio Ghia 2.9i 5p.	4.072.203	2.935	145	204	9,2	12,6	466,9	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.5 TD GL 4p.	3.440.918	2.498	92	173	14,2	8,1	474,5	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

NOTA: Opción 1: Paquete eléctrico CLX: 102.000 ptas.

HONDA

Civic 1.5i 16V LSI	2.181.787	1.493	90	182	9,7	7,6	408,0	200.000	-	Serie	Serie	Serie	-	-
CRX	3.001.788	1.590	130	212	7,5	7,2	375,0	Serie	-	Serie	Serie	-	-	-
Concerto GL 1.4 16V	2.001.013	1.590	124	190	10,0	8,8	426,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	-
Concerto 1.6i 16V 4p	2.812.014	1.590	130	196	9,5	8,4	441,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	-
Concerto 1.6i 16V aut. 4p	3.062.013	1.590	124	190	10,0	8,8	441,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	-
Concerto 1.6i 16V 5p	2.801.014	1.590	130	196	9,5	8,4	426,5	200.000	-	Serie	Serie	Serie	1	1
Concerto 1.6i 16V aut. 5p	2.977.014	1.590	124	190	10,0	8,8	426,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	-
Accord 2.0i 16V	3.321.787	1.997	135	202	9,2	9,3	445,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	-
Accord 2.0i 16V aut.	3.771.787	1.997	135	196	11,2	9,2	445,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	-
Prelude 2.0i 16V 4WS	4.021.787	1.958	150	204	8,0	8,5	446,0	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	-
NSX 3.0i VTEC	12.054.528	2.977	274	270	5,9	11,0	440,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	-

NOTA: Opción 1: Pack opcional que incluye antibloqueo de frenos ABS, techo corredizo eléctrico y llantas de aleación: 308.000 ptas.

IATO

Iato Turbodiesel Intercooler	3.438.108	1.929	86	145	14,1	407,0	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	-
------------------------------	-----------	-------	----	-----	------	-------	---	-------	-------	-------	-------	-------	---	---

INNOCENTI

990 SE	1.356.350	993	53	143	16,2	7,3	318,0	-	-	Serie	-	-	-	-
990 SL	1.236.881	993	53	145	16,2	7,3	318,0	-	-	Serie	-	-	-	-
990 MSE Aut.	1.436.989	993	53	145	16,2	7,4	318,0	-	-	Serie	-	-	-	-
Turbo de Tomaso	1.539.706	993	72	162	10,8	8,9	313,8	-	-	Serie	-	-	-	-
990 DSE	1.625.908	993	37	124	-	5,7	316,0	-	-	Serie	-	-	-	-

ISUZU

Trooper LS 2.8 TD 3p	3.390.219	2.771	106	156	19,7	10,4	407,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	-	-
Trooper LS 2.8 TD 5p	3.682.919	2.771	106	156	19,7	10,4	447,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	-

JAGUAR

XJ6 3.2	6.634.329	3.239	200	211	9,1	12,7	499,0	Serie	131.330	Serie	Serie	Serie	Serie	173.350
XJ6 4.0	7.746.329	3.980	223	225	7,6	13,3	499,0	Serie	131.330	Serie	Serie	Serie	Serie	173.350
Sovereign 3.2	7.533.329	3.239	200	211	9,1	12,7	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-
Sovereign 4.0	8.560.329	3.980	223	220	8,6	14,4	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-
Sovereign V12	8.832.328	5.343	295	230	7,7	17,5	496,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-
Daimler 4.0	9.883.329	3.980	225	220	8,6	14,4	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-
Daimler DD6	10.056.329	5.345	260	223	8,9	16,9	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-
XJS 4.0 Coupé	8.746.329	3.980	223	228	7,9	13,4	476,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-
XJS V12 Coupé	10.516.329	5.345	280	237	8,2	16,6	476,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-
XJS V12 Cabrio	11.611.320	5.345	280	230	8,5	16,8	476,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-
XJS 6.0 L	11.741.814	5.993	308	250	6,9	17,3	476,4	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	-

LADA

Samara 1.3 3p	998.839	1.288	65	150	14,5	8,2	400,6	169.118	26.800	21.337	16.331	-	-	15.956
Samara 1.3 5p	1.069.038	1.288	65	150	14,5	8,2	400,6	169.118	26.000	21.337	16.166	-	-	15.956
Samara 1.5 3p	1.045.727	1.500	75	160	12,5	7,7	400,6	169.118	26.000	21.337	16.331	-	-	15.956
Samara 1.5 5p	1.119.702	1.500	75	160	12,5	7,7	400,6	169.118	26.000	21.337	16.166	-	-	15.956
Niva 1.6	1.250.294	1.569	78	127	23,0	11,5	372,0	-	26.000	-	-	-	-	-

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
LANCIA														
Y-10 Fire	1.066.659	999	45	148	16,0	6,0	339,2	-	-	-	-	-	-	-
Y-10 Mia	1.134.688	999	45	148	16,0	6,0	332,2	-	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Y-10 1.1 LX	1.260.039	1.108	57	151	15,2	6,1	339,2	-	19.418	Serie	Serie	-	-	-
Y-10 LX Selectronic	1.385.039	1.108	57	150	17,5	6,3	339,2	-	19.418	Serie	Serie	-	-	-
Y-10 Ego	1.491.069	1.108	57	151	15,2	6,1	339,2	-	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
Y-10 1.3 GT	1.442.039	1.301	78	175	12,0	7,2	339,2	-	19.418	Serie	Serie	-	-	51.870
Delta 1.5 LX	1.593.788	1.498	82	165	12,0	7,4	389,5	-	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
Delta 1.6 GT ie	1.844.919	1.585	111	187	10,0	9,1	389,5	182.609	36.575	Serie	Serie	62.244	-	Serie
Delta HF Turbo I.e	2.248.013	1.585	143	204	8,7	9,6	389,5	-	36.575	Serie	Serie	62.244	-	Serie
Delta HF Integrata 16V	4.525.203	1.995	210	220	5,7	10,6	390,0	182.609	36.575	Serie	Serie	Serie	269.990	Serie
Delta 1.600 I.e	2.136.760	1.591	90	180	12,1	9,5	434,3	239.400	39.900	Serie	Serie	Serie	210.140	-
Delta 1.800 I.e	2.389.636	1.756	110	192	10,0	10,1	434,3	239.400	39.900	Serie	Serie	Serie	210.140	79.800
Delta 2.000 I.e	2.703.885	1.995	120	196	9,6	10,5	434,3	239.400	39.900	Serie	Serie	Serie	285.950	Serie
Delta 2.0 I.e Turbo	3.602.855	1.995	165	215	8,3	10,2	434,3	Serie	31.900	Serie	Serie	Serie	285.950	Serie
Delta Integrata	4.146.044	1.995	180	215	7,8	11,1	434,3	Serie	31.900	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Delta Turbodiesel	2.628.760	1.929	92	180	12,3	6,5	434,3	239.400	39.900	Serie	Serie	Serie	285.950	79.800
Theta 2.0 I.e	3.336.791	1.995	120	195	10,5	8,5	459,0	Serie	41.496	Serie	Serie	Serie	-	91.238
Theta 2.0 I.e 16V	3.693.791	1.995	150	205	9,5	8,9	459,0	Serie	41.496	Serie	Serie	Serie	283.300	91.238
Theta Le Turbo 16V	4.646.790	1.995	185	225	7,0	9,4	459,0	Serie	41.496	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Theta Turbodiesel	3.972.696	2.445	118	186	11,0	7,4	459,0	Serie	41.496	Serie	Serie	Serie	272.650	91.238



HONDA

También Honda incluye novedades en su gama. La principal es la incorporación del nuevo Civic, que de momento estará en nuestro mercado sólo en la versión LSI de 90 caballos. Otra novedad es el nuevo Concerto GL con mecánica de 16 válvulas y 88 caballos y el ajuste que ha experimentado el precio del Honda Concerto 1.6i 16V de cinco puertas. Este modelo ha bajado el precio de compra ya que, ahora, dispone del aire acondicionado como opción y no como elemento de serie como lo hacía antes.

El espectacular deportivo NSX también ha incrementado su precio medio millón de pesetas.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
190 E 2.3	4.188.014	2.298	132	203	10,6	9,8	444,8	330.000	133.740	78.000	Serie	Serie	Serie	128.345
190 E 2.6	4.848.015	2.597	160	208	9,2	11,5	444,8	330.000	133.740	78.000	Serie	Serie	Serie	128.345
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	Serie	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	5.382.053	2.298	136	203	11,4	9,8	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 TE	6.577.054	2.960	188	228	9,0	11,2	476,5	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 D	4.380.051	1.997	75	160	18,5	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
280 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 Turbo	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 4 Matic.	8.145.555	2.996	147	196	12,8	9,6	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 SE	8.873.554	3.199	231	230	8,9	14,5	511,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	137.300
300 SEL	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	18.393.885	5.987	408	250	6,0	17,3	521,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
420 SEC	11.034.280	4.196	231	219	8,3	13,2	493,5	Serie	183.806	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
500 SEC	11.634.280	4.973	326	225	7,5	14,4	493,5	Serie	183.806	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
560 SEC	15.200.445	5.547	279	250	7,2	15,1	493,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 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	13.780.680	4.973	326	250	6,2	14,2	447,0	330.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
230 GE ST Corto	5.584.018	2.298	93	145	17,7	15,2	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
250 GD ST Corto	5.965.668	2.497	69	126	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	6.233.636	2.996	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	6.550.878	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 GLS 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

4/4-1800 IE Cat 2A	5.260.504	1.598	104	190	8,0	8,5	389,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
4/4-1800 IE Cat 4A	5.515.914	1.598	104	190	8,0	8,5	389,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Plus-4 2.0 2A	6.428.544	1.996	140	195	7,5	10,0	396,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Plus-4 2.0 4A	6.624.638	1.996	140	195	7,5	10,0	396,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Plus-8 3.9 EFI	7.948.224	3.947	191	210	5,6	11,8	396,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	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.	2.120.829	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.	2.416.919	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.	2.688.013	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	---	9,8	436,0	Sene	Sene	Serie	Sene	Serie	-	Serie
Patrol Corto 4 Cil. D	2.457.519	2.820	84	133	29,7	11,1	410,5	-	35.000	-	Serie	Serie	-	Serie
Patrol Corto 4 Cil. TD	2.642.519	2.820	95	135	27,5	11,1	410,5	-	35.000	-	Serie	Serie	-	Serie
Patrol Wagon 6 Cil. D	3.271.708	3.249	95	138	27,5	12,7	469,0	296.000	35.000	-	Serie	Serie	-	Serie
Patrol Top Line Corto TD	3.659.708	2.826	115	145	21,9	12,7	410,5	Sene	Sene	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Patrol Top Line Largo TD	3.715.708	2.826	115	145	21,9	12,7	469,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Patrol Top L. Gas Corto	3.305.708	2.960	136	163	15,6	12,7	410,5	Sene	Sene	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Patrol Dakar II 6 Cil.	2.804.108	2.960	136	163	15,6	12,7	410,5	296.000	-	-	-	Serie	-	-
Patrol Dakar II TD	3.214.108	2.826	115	145	21,9	12,7	410,5	296.000	-	-	-	Serie	-	-
Patrol Forest 8 Cil. D Corto	2.520.107	3.249	95	138	27,5	12,7	410,5	-	-	-	-	Serie	-	-
Patrol Forest 6 Cil. D Largo	2.638.708	3.249	95	138	27,5	12,7	469,0	-	-	-	-	Serie	-	-
Patrol Canarias 4 Cil. D Pickup	2.540.519	2.820	84	133	29,7	11,1	410,5	-	-	-	-	Serie	-	-
Patrol Polaris 6 Cil. Corto	2.931.707	2.960	136	163	15,6	12,7	410,5	-	Serie	Serie	Sene	Serie	-	-
Patrol Polaris 6 Cil. Largo	3.321.708	2.960	136	163	15,6	12,7	469,0	-	Serie	Serie	Serie	Serie	-	-
Patrol Polaris 6 Cil. TD Corto	3.433.708	2.826	115	145	21,9	12,7	410,5	-	Sene	Serie	Sene	Serie	-	-
Patrol Polaris 6 Cil. TD Largo	3.565.708	2.826	115	145	21,9	12,7	469,0	-	Serie	Serie	Serie	Serie	-	-
Patrol T. Green 6 Cil. D Corto	3.261.707	3.249	95	138	27,5	12,7	410,5	296.000	Sene	Serie	Serie	Sene	-	-
Patrol T. Green 6 Cil. D Largo	3.521.107	3.249	95	138	27,5	12,7	469,0	296.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-	-
Nissan Terrano 2.7	3.715.508	2.664	99	150	18,7	9,6	436,5	-	35.000	Sene	Sene	Serie	-	-



NISSAN

Juan Echevarría,
presidente de Nissan
Motor Ibérica y
Fernando Falcó,
presidente del
R.A.C.E., han firmado
recientemente una
póliza de asistencia
que cubre todos los
servicios de Nissan
Assistance.

Esta es una póliza
ofrecida de forma
gratuita de la que se
podrán beneficiar
todos los compradores
de un vehículo Nissan
de hasta 3.500
kilogramos.

Este nuevo servicio
ofrece una serie de
ventajas sobre el
servicio que la marca
japonesa venía
prestando. Entre las
mejoras destaca la
disponibilidad de
coches-taller para las
reparaciones de
emergencia y la
aplicación de todo tipo
de prestaciones
mecánicas en el
extranjero, entre otras
cosas.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
PANTHER														
Panther Kallista	5.431.014	2.933	150	165	7,2	9,5	389,0	-	-	-	-	-	-	285.000

PEUGEOT														
106 XN 1.1 4V	1.131.069	1.124	60	160	14,1	5,7	356,4	-	25.800	-	-	-	-	-
106 XN 1.1 5V	1.157.069	1.124	60	160	14,2	5,8	356,4	-	25.800	-	-	-	-	-
106 XR 1.1	1.261.068	1.124	60	160	14,2	5,8	356,4	-	25.800	22.850	22.850	-	-	-
106 XR 1.4	1.341.069	1.360	75	175	11,4	6,7	356,4	147.200	25.800	22.850	22.850	-	-	-
106 XR 1.4	1.476.068	1.360	75	175	11,4	6,7	356,4	147.200	25.800	Serie	Serie	-	165.000	51.500
106 XSI	1.721.069	1.360	100	190	9,6	7,3	356,4	-	25.800	Serie	Serie	-	165.000	Serie
205 Style 3p y Junior 3p	1.150.099	1.124	55	155	14,6	7,0	370,5	-	25.000	-	-	-	-	-
205 Winner 3p	1.220.800	1.124	55	146	14,6	7,0	370,5	-	25.000	-	-	-	-	-
205 XL 3p	1.223.699	1.124	55	157	14,6	7,0	370,5	-	-	-	-	-	-	-
205 XS 3p	1.334.769	1.294	65	156	13,8	8,2	370,5	-	25.000	20.000	20.000	-	-	-
205 Plus 3p	1.323.268	1.294	65	156	13,8	8,2	370,5	-	25.000	-	-	-	-	-
205 XT 3p	1.571.919	1.360	85	178	10,9	8,5	370,5	142.900	25.000	-	-	-	-	50.000
205 Rallye 3p	1.589.219	1.294	103	190	9,6	8,5	370,5	-	-	-	-	-	-	-
205 Indiana 3p	1.647.118	1.360	85	178	10,9	8,5	370,5	Serie	-	Serie	Serie	-	-	-
205 Aut. 3p	1.682.888	1.580	80	166	14,2	8,1	370,5	142.900	-	Serie	-	76.600	-	-
205 GTX 3p	1.701.087	1.592	94	181	10,6	9,3	370,5	-	25.000	Serie	Serie	-	-	Serie
205 GTI 3p	2.034.488	1.905	130	206	7,8	9,0	370,5	142.900	25.000	Serie	Serie	-	-	Serie
205 Style 5p y Junior 5p	1.211.100	1.124	55	155	14,6	7,0	370,5	-	25.000	-	-	-	-	-
205 Winner 5p	1.279.800	1.124	55	155	14,6	7,0	370,5	-	25.000	-	-	-	-	-
205 GL 5p	1.290.530	1.124	55	157	14,6	7,0	370,5	-	25.000	-	-	-	-	-
205 GR 5p	1.393.269	1.294	65	156	13,8	8,2	370,5	-	25.000	20.000	20.000	-	-	-
205 SR 5p	1.503.469	1.294	65	156	13,8	8,2	370,5	-	25.000	Serie	Serie	-	-	-
205 GT 5p	1.631.119	1.360	85	178	10,9	8,9	370,5	142.900	25.000	Serie	Serie	-	-	50.000
205 XAD 3p	1.275.199	1.769	60	155	15,1	6,6	370,5	-	-	-	-	-	-	-
205 Winner D 3p	1.451.106	1.769	60	155	15,1	6,6	370,5	-	25.000	-	-	-	-	-
205 XLD 3p	1.457.199	1.769	60	155	15,1	6,6	370,5	-	-	-	-	-	-	-
205 XSD 3p	1.537.999	1.769	60	155	15,1	6,6	370,5	-	25.000	20.000	20.000	-	-	-
205 XTD 3p	1.664.000	1.769	60	155	15,1	6,6	370,5	142.900	25.000	Serie	Serie	-	-	76.600
205 TD 3p	1.809.399	1.769	78	175	12,2	6,0	370,5	-	25.000	Serie	Serie	-	-	76.600
205 Winner D 5p	1.510.100	1.769	60	155	15,1	6,6	370,5	-	25.000	-	-	-	-	-
205 GLD 5p	1.515.000	1.769	60	155	15,1	6,6	370,5	-	-	-	-	-	-	-
205 GRD 5p	1.596.400	1.769	60	155	15,1	6,6	370,5	-	25.000	20.000	20.000	-	-	-
205 GTD 5p	1.722.900	1.769	60	155	15,1	6,6	370,5	142.900	25.000	Serie	Serie	-	76.600	-
205 TD 5p	1.868.399	1.769	78	175	12,2	6,0	370,5	-	25.000	Serie	Serie	-	-	76.600
205 Cabrio CJ	2.143.000	1.360	70	174	12,3	7,8	370,5	-	25.000	20.000	20.000	-	-	-
205 Cabrio CTI	2.866.418	1.580	115	190	9,7	8,0	370,5	142.900	25.000	Serie	Serie	-	-	76.600
309 GL Profi	1.587.368	1.294	65	164	13,6	8,2	405,0	-	30.000	-	-	-	-	-
309 Look	1.618.269	1.294	65	164	13,6	8,2	405,0	-	-	-	-	-	-	-
309 Aut	2.074.218	1.580	80	165	17,1	9,1	405,0	147.100	30.000	Serie	Serie	-	-	Serie
309 GR	1.698.387	1.442	83	173	12,3	8,3	405,0	-	30.000	-	-	-	-	-
309 Slam	1.758.788	1.442	83	173	12,3	8,3	405,0	-	30.000	-	-	-	-	-
309 Best Line	1.728.988	1.580	92	180	10,5	7,5	405,0	-	30.400	-	-	-	-	-
309 SR	1.922.887	1.592	94	179	10,5	8,8	405,0	147.100	30.000	Serie	Serie	-	-	60.000
309 GT	2.071.688	1.905	105	191	10,4	8,3	405,0	147.100	30.000	Serie	Serie	-	-	70.000
309 GTX	2.103.613	1.905	105	190	10,4	8,3	405,0	147.100	30.000	Serie	Serie	-	-	Serie
309 GTI	2.305.683	1.905	130	199	8,0	9,1	405,0	147.100	30.000	Serie	Serie	-	-	Serie
309 GTI 16V	2.535.513	1.905	160	220	7,8	9,8	405,0	-	30.000	Serie	Serie	-	-	Serie
309 GLD	1.757.900	1.905	65	162	16,8	6,4	405,0	-	30.000	-	-	-	-	77.900
309 Best Line D	1.909.399	1.905	65	162	16,8	6,4	405,0	-	30.400	-	-	-	-	-
309 SRD	2.044.900	1.905	65	162	16,8	6,4	405,0	147.100	30.000	Serie	Serie	-	-	60.000
309 Look D	1.847.000	1.905	65	162	16,8	6,4	405,0	-	30.000	Serie	Serie	-	-	-
309 SRDT	2.263.269	1.769	78	175	13,0	6,4	405,0	147.100	30.000	Serie	Serie	-	-	Serie
405 QL	2.015.519	1.580	92	176	11,6	9,0	441,0	-	44.000	-	-	-	-	-
405 GR	2.349.619	1.905	110	185	10,2	8,9	441,0	170.000	44.000	-	-	-	-	-
405 GR x 4	2.981.619	1.905	110	185	10,2	8,9	441,0	-	44.000	Serie	Serie	-	242.400	-
405 GR Break	2.437.519	1.905	110	185	10,2	8,9	441,0	170.000	44.000	-	-	-	-	-
405 SR Aut.	2.953.213	1.905	125	198	11,9	10,2	441,0	Serie	44.000	Serie	Serie	-	242.400	(1)
405 GTX	2.909.314	1.905	125	198	9,7	10,2	441,0	Serie	44.000	Serie	Serie	-	242.400	Serie
405 SR	2.781.114	1.905	125	198	9,7	10,2	441,0	Serie	44.000	Serie	Serie	-	242.400	(1)
405 STI	3.202.083	1.905	125	198	9,7	10,2	441,0	Serie	44.000	Serie	Serie	-	242.400	Serie
405 MI 16	3.528.214	1.905	160	219	8,6	9,8	441,0	Serie	44.000	Serie	Serie	-	242.400	Serie
405 MI 16 x 4	4.028.714	1.905	160	215	8,6	9,0	441,0	Serie	44.000	Serie	Serie	-	242.400	Serie
405 GLD	2.337.400	1.905	70	165	16,4	5,8	441,0	170.000	44.000	-	-	-	-	-
405 GRDT	2.644.218	1.769	90	180	12,2	6,2	441,0	170.000	44.000	-	-	-	-	-
405 GRDT Break	2.733.619	1.769	90	180	12,2	6,2	441,0	170.000	44.000	-	-	-	-	-
405 SRDT	2.977.218	1.769	90	180	12,2	6,2	441,0	-	44.000	Serie	Serie	-	-	(1)
605 SRI	3.260.083	1.998	130	203	10,3	8,6	472,1	Serie	58.300	Serie	Serie	-	242.400	-
605 SVI	3.775.083	1.998	130	203	10,3	8,6	472,1	Serie	58.300	Serie	Serie	-	Serie	Serie
605 SVI Aut.	4.022.282	1.998	130	197	13,0	9,4	472,1	Serie	58.300	Serie	Serie	-	Serie	Serie
605 SV 3.0	4.811.214	2.975	170	222	8,9	10,8	472,1	Serie	58.300	Serie	Serie	-	Serie	Serie
605 SV 3.0 Aut.	5.103.782	2.975	170	217	9,9	11,7	472,1	Serie	58.300	Serie	Serie	-	Serie	Serie
605 SV 24	5.755.103	2.975	200	235	8,0	11,0	472,1	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie	Serie
605 SRDT	3.792.919	2.088	110	193	11,6	7,9	472,1	Serie	58.300	Serie	Serie	-	242.400	Serie
605 SVDT	4.301.788	2.088	110	193	11,6	7,9	472,1	Serie	58.300	Serie	Serie	-	Serie	Serie

NOTA: Opción 1: incluye llantas de aleación ligera y elevallas eléctricos: 115.000 ptas.

POLONEZ														
Polonaz 1500	1.118.787	1.481	75	160	15,0	8,8	420,0	-	-	-	-	-	-	-

PORSCHE														
968	7.885.014	2.990	240	252	6,5	11,9	432,0	Serie	147.630	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
968 Tiptronic	8.474.530	2.990	240	247	7,9	12,3	432,0	Serie	147.630	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
968 Cabrio	9.082.014	2.990	240	258	6,5	11,9	432,0	Serie	147.630	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 2 Coupé	10.705.903	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	183.540	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 2 Tiptronic	11.295.093	3.600	250	260	6,6	13,2	425,0	Serie	183.540	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 2 Targa	11.224.603	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	183.540	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 2 Cabrio	12.129.003	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	183.540	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Cax. 2 Turboconv Cabrio	15.615.528	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	183.540	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 4 Coupé	12.634.729	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	183.540	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 4 Targa	13.166.729	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	183.540	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 4 Cabrio	14.124.003	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	183.540	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera RS	14.046.202	3.600	260	261	5,4	12,0	425,0						Serie	Serie
911 Carrera RS Touring	14.046.202	3.600	260	261	5,4	12,0	425,0	400.000	184.000	Serie	Serie	190.000	Serie	Serie
911 Turbo Coupé	16.998.528	3.299	320	270	5,0	16,2	425,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
928 GTS	14.431.529	5.396	350	275	5,7	16,5	444,5	Serie	207.480	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
928 GTS Automático	14.431.529	5.396	350	275	5,7	15,4	444,5	Serie	207.480	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

NOTA: El cambio automático Tiptronic está disponible en todos los modelos 968 Carrera 2 y Carrera 4 a un sobreprecio de 589.190 ptas.



PEUGEOT

OFERTAS 205:

Se ofrece un descuento de hasta **100.000** pesetas.

309: Se ofrece un descuento de hasta **125.000** pesetas.

405: Se ofrece un descuento de hasta **170.000** pesetas.

También se ofrece el aire acondicionado gratis en toda la gama 405 o ventajas equivalentes en los que no lo equipen de serie.

605: Se ofrece una bonificación de sobretasación en nuestro coche usado de hasta **150.000** pesetas.

Financiación: Peugeot ofrece también financiaciones con cuotas anuales escalonadas que tienen un interés T.A.E. del **15,97** por ciento.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
R-25 TXI	4.051.014	1.995	140	207	9,5	9,8	471,3	Serie	49.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-25 TXI Aut.	4.251.014	1.995	140	207	9,5	10,3	471,3	Serie	49.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-25 V6i	4.754.202	2.849	153	208	9,3	11,8	471,3	Serie	49.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-25 V6i Baccara	5.684.202	2.849	153	208	9,3	11,8	471,3	Serie	49.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-25 V6i T Baccara	6.964.202	2.458	205	233	7,4	12,0	471,3	Serie	49.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-25 TD	3.649.919	2.068	85	175	13,1	7,9	471,3	Serie	49.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Alpine A-810 V6 Turbo	8.619.203	2.975	250	265	5,8	11,9	441,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Espace RN 2.2i	3.044.919	2.165	110	175	12,9	10,3	442,9	200.000	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Espace RT 2.2i	3.654.918	2.165	110	175	12,9	10,3	442,9	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	250.000	Serie
Espace RT 2.2i Quadra	4.234.919	2.165	110	170	13,9	11,0	442,9	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Espace RXE 2.8 V6i	4.829.203	2.849	153	195	10,3	13,0	442,9	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Espace RT 2.1 TD	3.374.919	2.068	88	160	15,0	8,5	442,9	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Jeep Cherokee Chief	3.684.014	3.980	189	180	10,0	15,5	428,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Jeep Cherokee Limited	4.851.014	3.988	178	170	10,2	14,2	428,8	Serie	45.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Jeep Wrangler	2.053.571	2.461	105	145	13,6	14,3	381,3	Serie	29.500	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

ROLLS ROYCE/BENTLEY

RR Silver Spirit	24.301.530	6.750	218	204	10,0	21,0	527,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
RR Silver Spur	27.947.529	6.750	218	204	10,0	21,0	537,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Comche Convertible	37.010.529	6.750	218	208	10,0	21,0	519,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Bentley Eight	19.119.029	6.750	218	204	10,0	21,0	527,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Bentley Mulsanne S	22.322.029	6.750	218	204	10,0	21,0	537,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Bentley Turbo R	26.436.830	6.750	320	217	7,0	20,6	527,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Bentley Turbo R Largo	30.551.529	6.750	320	217	7,0	20,6	537,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Bentl. Continent. Convert.	36.072.230	6.750	218	208	10,0	21,0	519,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

ROVER

Mini After Eight	1.106.574	998	41	129	17,0	5,7	305,0	-	-	-	-	-	-	-
Rover 111 L 3p	1.199.069	1.120	60	155	13,7	5,8	352,1	-	-	19.000	-	-	-	-
Rover 111 L 5p	1.270.069	1.120	60	155	13,7	5,8	352,1	-	19.000	-	-	-	-	-
Rover 114 S 3p	1.319.069	1.396	76	165	10,3	6,3	352,1	-	19.000	-	Serie	-	-	-
Rover 114 S 5p	1.384.068	1.396	76	165	10,3	6,3	352,1	-	19.000	-	Serie	-	-	-
Rover 114 SL 5p	1.456.069	1.396	76	165	10,3	6,3	352,1	-	19.000	Serie	Serie	-	-	-
Rover 114 GTI 16V	1.637.788	1.396	95	180	9,8	6,5	352,1	-	19.000	Serie	Serie	-	-	Serie
Maestro MG 2.0i	2.092.789	1.994	117	176	9,2	9,8	405,0	240.000	17.256	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Montego 1.6 SL	1.738.788	1.589	83	165	11,2	6,9	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	-	-	Serie
Montego 1.6 Clubman	1.793.787	1.589	83	165	11,2	6,9	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	-	-	Serie
Montego 2.0 GSi	2.223.788	1.994	112	185	9,2	8,7	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	Serie	-	-
Montego Estate GTI	2.403.788	1.994	112	171	9,5	9,8	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Montego 2.0 GTI	2.310.538	1.994	112	171	9,2	9,4	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Montego 2.0 DSL	2.285.389	1.994	81	163	12,5	5,1	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	Serie	-	-
Montego 2.0 DSL Clubman	2.350.389	1.994	81	163	12,5	5,1	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 214 Si 3p	1.815.070	1.396	95	174	11,9	7,4	422,0	182.500	30.000	-	-	-	-	-
Rover 214 Si 5p	1.876.069	1.396	95	174	11,9	7,4	422,0	182.500	30.000	-	-	-	-	-
Rover 214 GSi 16V 5p	2.039.069	1.396	95	174	11,9	7,4	422,0	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 216 GSi 16V 5p	2.305.920	1.590	116	192	9,8	8,6	422,0	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 216 GSi 16V Aut. 5p	2.447.920	1.590	116	190	11,5	8,7	422,0	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 218 GTI 16V 3p	2.477.014	1.590	130	200	8,6	8,7	422,0	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	206.000	Serie
Rover 218 GTI 16V 5p	2.558.013	1.590	130	200	8,6	8,7	422,0	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	206.000	Serie
Rover 414 GSi 16V	2.170.788	1.396	95	180	11,9	6,5	436,5	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 416 GSi 16V	2.398.918	1.590	116	192	9,8	8,6	436,5	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 416 GSi 16V Aut.	2.540.919	1.590	114	190	11,5	8,7	436,5	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 416 GTI 16V	2.676.014	1.590	130	196	9,2	8,4	436,5	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	206.000	Serie
Rover 418 QSD Turbo	2.546.014	1.769	88	170	12,0	6,1	436,5	-	30.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Rover 820 Si 4p y 5p	3.636.108	1.994	140	203	10,4	9,3	469,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rover 825 SD Turbo	4.124.918	2.499	118	190	11,3	7,0	469,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rover 827 Sterling	5.171.014	2.675	177	219	8,6	10,4	469,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rover 827 Sterling Aut.	5.382.014	2.675	177	215	9,4	11,4	469,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rover 827 Vitesse	4.935.013	2.675	177	215	8,6	10,4	469,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

SAAB

900i 16V 3p	2.974.319	1.985	128	180	11,5	10,2	469,0	165.000	63.000	Serie	Serie	Serie	249.000	142.000
900i 16V 5p	3.173.819	1.985	128	180	11,5	10,2	469,0	165.000	63.000	Serie	Serie	Serie	249.000	142.000
900 S 16V 3p	3.268.014	1.985	145	190	11,0	10,4	469,0	Serie	63.000	Serie	Serie	Serie	249.000	142.000
900 S 16V 5p	3.494.114	1.985	145	190	11,0	10,4	469,0	Serie	63.000	Serie	Serie	Serie	249.000	142.000
900 S 16V Cabrio	5.529.014	1.985	145	190	11,0	10,4	469,0	Serie	63.000	Serie	Serie	Serie	249.000	142.000
900 T Sport 16V 3p	4.624.614	1.985	160	205	9,6	10,7	469,0	Serie	63.000	Serie	Serie	Serie	249.000	Serie
900 T Sport 16V Cabrio	6.526.514	1.985	160	205	9,6	10,7	469,0	Serie	63.000	Serie	Serie	Serie	249.000	Serie
9000 CDT 2.3 16V 4p	4.127.464	2.290	150	205	10,5	8,9	478,0	165.000	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
9000 CDT 2.0 16V 4p	4.938.514	1.985	165	215	8,9	10,3	478,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CDT 2.3 16V 4p	5.207.703	2.290	200	230	8,0	10,7	478,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CSI 2.0 16V 5p	4.074.014	1.985	130	190	11,0	9,6	462,0	165.000	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
9000 CSI 2.3 16V 5p	4.273.514	2.290	150	201	10,5	8,9	462,0	165.000	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
9000 CST 2.0 16V 5p	5.071.514	1.985	165	215	8,9	10,3	462,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CST 2.3 16V 5p	5.350.814	2.290	200	230	8,0	10,7	462,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CST Sport 2.3 16V	6.454.717	2.290	200	230	8,0	10,7	462,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

SANTANA

2.5 D Corto Techo duro	2.010.180	2.495	64	110	34,0	10,5	366,1	-	-	-	-	-	-	-
2.5 D Largo Techo duro	2.234.525	2.495	64	110	34,0	10,5	449,9	-	-	-	-	-	-	-
2.600 D Corto	2.339.744	2.495	64	110	34,0	10,5	366,1	-	-	-	-	-	-	-
2.600 D Largo	2.683.488	2.495	64	110	34,0	10,5	449,9	-	-	-	-	-	-	-

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Marbella Black, Green, Blue	884.664	903	42	130	20,3	7,0	347,5	-	14.231	-	-	-	-	-
Marbella Special	909.664	903	42	130	20,3	7,0	347,5	-	14.231	-	-	-	-	-
Marbella Fun	922.665	903	42	130	20,3	7,0	347,5	-	14.231	-	-	-	-	-
Marbella CLX	952.664	903	42	130	20,3	7,0	347,5	-	14.231	-	-	-	-	-
Ibiza Special 0.9 3p.	1.096.689	903	44	131	22,0	7,3	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza Olimpia 1.2 3p	1.250.070	1.193	63	151	16,0	8,4	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza CLX 1.2 3p.	1.200.070	1.193	63	151	16,0	8,4	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza GLX 1.2 Plus 3p.	1.453.069	1.193	63	151	16,0	8,4	363,7	-	25.669	Serie	Serie	-	-	Serie
Ibiza Olimpia 1.5 3p.	1.393.789	1.461	90	166	12,3	9,2	363,7	133.000	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza CLX 1.5 3p.	1.343.789	1.461	90	166	12,3	9,2	363,7	133.000	25.669	-	-	-	-	-</



SEAT

OFERTAS

Ibiza Inyección:
140.000 pesetas de
sobrealoración del
coche usado.

Ibiza 1.5 CLX:
120.000 pesetas de
sobretasación de
descuento.

Ibiza Diesel:
Los Ibiza con motor
diésel tienen ahora el
mismo precio que sus
versiones equivalentes
de gasolina.

Toda la gama Ibiza:
Descuentos entre
100.000 pesetas y
175.000 pesetas
según los modelos, o
bien equipo de
compact-disc gratis.

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

Marbella:
60.000 pesetas de
descuento.

Terra:
130.000 pesetas de
sobrealoración del
coche usado

Financiación:
Fisat oferta también
financiaciones
escalonadas con
cuotas mínimas
durante el primer año

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Cellica 2.0i 16V	4.186.614	1.988	180	210	8,4	9,8	436,0	Serie	44.027	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
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	Serie	Serie	-	Serie

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	2.607.999	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	1.475.820	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	1.199.688	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	1.444.899	1.395	50	141	19,5	5,6	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	41.088	18.525	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	131.000	-
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	108.104	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	1.063.129	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 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	108.850	139.850
Golf CL 90 5p. 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 1 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	216	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	8,8	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	18.525	108.104	139.850
Jetta CL 1.3	1.584.470	1.272	55	143	17,0	7,8	438,5	-	-	-	-	-	-	-
Jetta CL 75 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	1.691.489	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	3.702.315	1.781	139	209	9,6	11,6	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 Syncro G-60	4.135.608	1.781	160	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	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	182.000	117.000
Variant GT 16V	3.626.609	1.781	136	206	10,4	9,9	457,0	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	182.000	117.000
Variant GT Syncro G-60	4.392.610	1.781	160	210	9,8	10,3	457,0	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	182.000	117.000
Variant CL TD	2.902.514	1.588	80	171	16,2	7,1	457,0	-	42.000	41.088	Serie	Serie	182.000	117.000

VOLVO

440 GL	2.114.169	1.721	90	175	11,5	9,1	431,0	205.000	65.000	-	-	-	-	-
440 GLS	2.379.168	1.721	90	175	11,5	9,1	431,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	Opción
440 GLI	2.378.168	1.800	90	180	11,5	8,7	431,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	-
440 GLT	2.726.168	1.721	109	183	10,8	9,2	431,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	-
440 Turbo	3.202.263	1.721	122	193	9,0	11,9	431,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
460 GL	2.481.169	1.721	90	175	11,5	9,1	440,5	205.000	65.000					
460 GLE	2.888.169	1.721	109	185	10,8	10,5	440,5	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	
460 GLE Aut.	3.088.169	1.721	109	185	10,8	10,5	440,5	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	
460 Turbo	3.376.263	1.721	122	200	9,0	9,9	440,5	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie		Serie
460 ES	3.265.169	1.721	166	185	10,0	9,0	425,8	Serie	100.000	Serie	Serie	Serie		Serie
460 Turbo	3.703.264	1.721	122	200	9,0	9,3	425,8	Serie	100.000	Serie	Serie	Serie		Serie
240 Polar 2.3i	3.040.158	2.316	150	185	10,2	11,8	478,0	Serie	75.000	55.000	Serie	Serie	250.000	
940 Royal 2.3i	3.601.264	2.316	130	185	11,2	10,5	487,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	Opción
940 Royal 2.3i Aut.	3.501.264	2.316	130	179	11,2	10,9	478,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	Opción
940 2.3i S. Wagon	3.624.934	2.316	130	185	11,2	10,5	484,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	Opción
940 2.3i Aut. S. Wagon	3.826.264	2.316	136	179	11,7	10,9	484,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	
940 GLE 16V Sedán	4.301.264	2.316	155	200	10,2	11,2	487,0	Serie	75.000	Serie	Serie	Serie		
940 GLE 16V S. Wagon	4.444.264	2.316	155	200	10,3	11,4	484,0	Serie	75.000	Serie	Serie	Serie		
940 Turbo Sedán	4.728.453	2.316	165	200	9,0	13,0	487,0	Serie	75.000	Serie	Serie	Serie		
940 Turbo S. Wagon	4.875.264	2.316	165	200	9,0	13,1	484,0	Serie	75.000	Serie	Serie	Serie		
940 TD	4.724.169	2.383	122	181	12,0	7,9	487,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie		Serie
940 TD S. Wagon	4.874.169	2.383	122	181	12,0	8,0	484,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie		Serie
940 Turbo 16V	6.326.263	1.986	190	205	8,2	12,3	487,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie		Serie
960 24V Aut.	6.726.263	2.922	204	230	8,9	12,2	487,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie		Serie
960 24V Aut. S. Wagon	6.801.263	2.922	204	211	9,5	12,2	484,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie		Serie

TRAZA EL FUTURO



preparada para la alta competición. Sigue el

plaza de piloto la «COFA 311», una moto

resistente, fiable y superliger (84 kg.).

considerada como una de

las motocicletas con la

tecnología más avan-

zada del mundo.

«COFA 311» versión competición

Ha nacido la «COFA 311», una moto de gran belleza capaz de

dar plena satisfacción al piloto más exigente. Su chasis de

doble viga y su

motor de 258

cc., refrigerado

por agua,

la configuran

como una moto



MOTUL con montesa



MONTESA - HONDA, S.A.
Tel.: 474 02 52 Cornellà - Barcelona

MAGAZINE

ECONOMIA

FALTAN INFRAESTRUCTURAS, DICE SEOPAN

ESPAÑA necesitaría invertir ocho billones de pesetas anuales de aquí al año 2000, en pesetas constantes de 1988, para situar sus infraestructuras (obras públicas y vivienda) en niveles similares a los existentes en la Comunidad Europea, según un informe elaborado por Seopan, la patronal de la construcción.

Las carencias en materia de vías de comunicación son uno de los capítulos más importantes y, según el mismo estudio, que Seopan ha hecho llegar al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, a la red de carreteras deberían destinarse anualmente unos 500.000 millones de pesetas.

Por el contrario, la actitud tomada desde la Administración, como se ha

denunciado reiteradamente, es de recorte y, por ejemplo, en el proyecto de Ley de los Presupuestos Generales del Estado para 1992 se contempla una inversión en creación de infraestructuras de carreteras de 336.735 millones de pesetas, frente a 370.850 millones en 1991.

Sólo se salva de esta parquedad presupuestaria el capítulo de conservación y explotación de carreteras, al que se destinarán en el próximo año 71.460 millones de pesetas frente a los 54.160 del ejercicio precedente.

Esta situación presupuestaria -según los constructores- hará que sea inviable pensar en el acercamiento de nuestro nivel de infraestructuras y equipamientos a los existentes en los países de

nuestro entorno inmediato.

En este sentido, se señala que la escasez de autopistas en España lleva a que Madrid se encuentre aislada del resto de Europa y, por lo que se ve, pasarán bastantes años antes de que la capital del Reino pueda conectarse a la red europea de autopistas.

Seopan ha recurrido a un informe del Colegio de Ingeniería Técnica para insistir en que la red española de autopistas es «ínfima», sobre todo si se compara con la que se puede disfrutar en el área comunitaria.

En efecto, en nuestro país existen 4,8 kilómetros de autopistas por cada 1.000 kilómetros cuadrados, mientras que en Italia, por poner sólo un ejemplo próximo y claro, esa relación es de 20 kilómetros de autopista por cada 1.000 kilómetros cuadrados.

La conclusión definitiva para los autores del informe de Seopan es que la situación de los transportes y de las comunicaciones por carretera hace que nuestro país, en general, pierda mucho atractivo a los ojos de los inversores extranjeros, que, como es normal, prefieren situarse en zonas con mayor nivel de equipamiento e infraestructura vial.

PUNTOS NEGROS DÍAS BLANCOS

UN punto que registra veintiséis accidentes, con un balance de seis muertos y dieciséis heridos, en menos de dos años componen, a todas luces, una cifra más que significativa para que los encargados de infraestructuras empiecen a tomarse en serio sus responsabilidades. El hito en cuestión se encuentra en el kilómetro



MICHELIN REAJUSTA DURO



MICHELIN ESPAÑA presentará en breve a los sindicatos un plan de reestructuración para afrontar la grave crisis que padece y que ha originado unas pérdidas superiores a los diez mil millones de pesetas en el pasado año. La empresa pretende reducir su plantilla en un 16 por ciento (unos dos mil trabajadores) mediante bajas incentivadas y prejubilaciones. En estos momentos cerca de seis mil trabajadores se encuentran en fase de regulación de empleo.

En los planes de Michelin figuran también la venta de activos patrimoniales y la reducción de los proyectos de inversión.

tro 50 de N-601, a la altura del Pueblo de Navacerrada en Madrid. La complejidad de la curva unida al intenso tráfico que se registra en la vía, especialmente en la temporada de esquí, lo han convertido durante años en uno de los puntos más peligrosos de la Comunidad madrileña, sin que hasta el momento se hayan tomado medidas correctoras, a pesar de que el alcalde de este pueblo lleve más de un año luchando para conseguirlo. Es sabido que «las cosas de palacio van despacio», pero no cuando están en juego muchas vidas humanas.

EN PRIMERA PERSONA

Un dulce desencanto

AL filo de las siete de la tarde del pasado día dieciocho, pocos minutos antes de que se diera comienzo a la subasta de la Honda NR 750 número 001, un destacado miembro de la Unicef, precisó que el importe de la venta se destinaría a solventar la dramática falta de agua que padecen una infinidad de niños africanos; y por un momento, todos los allí presentes, se sintieron gratificados por el tan entrañable gesto humanitario.

Sin embargo, al escuchar el chasquido del martillo del subastador de la Sotheby's, que adjudicaba la moto por el ridículo precio de ciento diez millones de liras -poco más de nueve millones de pesetas-, cantidad equivalente a un quince por ciento más que su precio normal en el mercado, uno, ahí presente, sintió una mezcla de rabia y vergüenza al mismo tiempo al ver que una vez más el hombre había dado prueba de su mezquindad. Si por una parte era penoso comprobar que ni por los niños sedientos se olvida el apego al vil metal, por otra, se asentaba el triste precedente histórico que por una moto de calle ni siquiera se pueden pagar diez millones de pesetas. Hasta ese momento, el récord pertenecía a la venta de una Brough Superior del año treinta y dos que se subastó hace dos años en ocho millones de pesetas.



En el fondo, en verdad, quien ama la moto siente una gran pena al ver que por un Bugatti Royale se han pagado más de mil millones, mientras que las MV Augusta de Gran Premio se vendieron en un lote que no superó los ciento cincuenta millones de pesetas. ¿Es que un Royale encierra más historia que la Brough Superior de Lawrence de Arabia, o más tecnología que la MV 500 con la que Giacomo Agostini fue tres veces Campeón del Mundo? Sinceramente, creo que no. Y por desgracia, todavía existe la idea en el subconsciente de muchas personas, de que la moto es cosa de pobres, aunque la historia a la que dio vida el inolvidable conde Agusta, no tiene nada que envidiar a la de Ferrari.

Es triste para un adicto a las dos ruedas, ver que la moto como símbolo de vitalidad, y en esta ocasión de exclusividad, ha dado de sí, nada más que un modesto puñado de monedas, que a duras penas servirá para que docientos mil niños sedientos, tengan por un día entre sus manos vacías de esperanza, una botella de agua mineral. Un agua prometida que jamás les dio un Bugatti Royale.

Gigi Corbetta.

LO QUE HAY QUE SABER

LUCES ANTINEBLA

RAS haber probado varios tipos de luces antiniebla, no me acaba de convencer su eficacia. ¿Existen en el mercado algunas verdaderamente buenas?

La niebla, por sí misma, es una dificultad grave en la visibilidad. Unas luces antiniebla no pueden más que incrementar de alguna manera la visibilidad, pero nunca hacer desaparecer la niebla. Los faros antiniebla convencionales permiten una mejor penetración de los haces luminosos, evitando parcialmente la refracción de la luz. Con algunos modelos experimentales, utilizados en competición, en carreteras cerradas al tráfico, se llega a mejorar

notablemente la visibilidad, pero estos proyectos ni se comercializan ni se permite su utilización en tráfico abierto.

Los faros de niebla se colocan normalmente muy bajos y por tanto muy expuestos a los pequeños golpes. ¿No se pueden colocar más altos?

La ubicación baja de este tipo de luces obedece a dos factores; por una parte, para mejorar el relieve de los objetos iluminados y de otra, para que el efecto de deslumbramiento hacia el propio conductor, por refracción de la luz en las gotas de agua, sea menor. Efectivamente, el inconveniente de situarlos muy bajos es su fragilidad,

pero más altos apenas servirían de nada.

¿Es imprescindible que la luz antiniebla sea amarilla?

No parece haber ninguna razón técnica que aconse-

CITROËN TIENE RAZÓN

El pasado 23 de marzo, el Juzgado número 3 de Madrid declaró ilícita, por engañosa, una campaña de publicidad de Citroën Hispania. La campaña realizada por la agencia Leit Motiv/RSCG con el slogan: Ni un duro hasta abril '90, se difundió en los meses de septiembre a noviembre de 1989. Un asterisco remitía a una leyenda en la que se decía, aunque en letra más pequeña, pero legible; Excepto entrada inicial. Ahora, la sección octava de la Audiencia Provincial de Madrid acaba de revocar dicha sentencia y ha absuelto a la empresa, porque, según parece, aquel primer fallo sobre publicidad engañosa no tenía demasiada consistencia. A ver si nos aclaramos.



je la luz amarilla. Los técnicos no se han puesto de acuerdo sobre sus ventajas. En España es obligatorio que la luz antiniebla sea amarilla, pero no hay ninguna disposición que obligue a este color cuando se trata de un coche que, de serie, incorpore luces blancas. Sobre este caso hay una laguna legal.

¿Es conveniente orientar las luces antiniebla de alguna forma especial?

Si habitualmente circulamos por carreteras estrechas, sin marcas de pintura en los bordes, es conveniente que los antiniebla se dirijan hacia el exterior, alumbrando las cunetas; al menos, la cuneta derecha, pero siempre, con una inclinación muy ligera respecto al eje longitudinal del vehículo. Y siempre, alumbrando bastante cerca del coche: es preferible ver mejor en los 25 metros próximos al coche que a larga distancia, en la que los antiniebla son muy poco eficaces. Unos faros antiniebla apuntando demasiado lejos, no sólo pierden gran parte de su eficacia sino que provocan un deslumbramiento mayor en el conductor, mezclando su haz de luz con el que produce el alumbrado convencional, que recordemos debe encenderse simultáneamente.

MERCADO

RENTING OTRA FORMA DE COMPRAR

EL Full Service Renting es un sistema de arrendamiento de vehículos para un período o plazo determinado que suele asociarse a la vida útil del vehículo. Este sistema, totalmente nuevo en nuestro país acaba de comenzar a funcionar de la mano de la empresa Dial Spania, una compañía que pertenece al Grupo de Barclays Bank.

El Renting establece una relación entre el arrendador y el arrendatario por medio de un contrato en el que se fija el pago de una cuota mensual que ha sido establecida con anterioridad por ambas partes. La cuota fija mensual sirve para cubrir la utilización de los ve-

hículos, así como el mantenimiento de la flota, reparaciones, seguro y asistencia, y en caso de accidente o avería, la sustitución del vehículo. Otra de las peculiaridades de este sistema es que el kilometraje se calcula previamente.

Las diferencias esenciales con otros modelos de gestión de flotas de vehículos de empresa que se utilizan en nuestro país son numerosas. A continuación exponemos algunas de las más interesantes: La propiedad del vehículo es de la empresa arrendadora. El pago de la cuota no supone amortización del bien, sino únicamente una renta del alquiler. Por ejemplo, para disfrutar de un vehículo con un precio medio de 2.100.000 pesetas, el cliente tendría que pagar, 70.000 pesetas mensuales si lo arrienda durante dos años, 67.000 en tres años y 65.000 a cuatro años.



AUTOPISTA AL CIELO

SE QUEJAN los responsables de la Diputación de Guadalajara (y con razón) de la falta de palabra de los responsables del MQPT, que han frenado en seco el proyecto de la autopista Madrid-Tudela, que solucionaría los problemas del corredor del Henares, dando vida a Jadraque

y Sigüenza. «Al próximo que venga (digan) lo va a costar trabajo convencernos de que es verdad que la autopista que una Madrid con Guadalajara va a ser una realidad. Hasta entonces, habrá que adoptar la actitud de Santo Tomás y no creer nada hasta comprobarlo». Heeen bien.

CRITICA DE TIENDAS

CITROËN ESTRENA SEDE

CITROËN HISPANIA acaba de inaugurar su segunda sede central en Madrid. Una sede que dispone de 14.200 metros cuadrados construidos que se encuentran distribuidos en 4 plantas. La nueva sede tiene unas previsiones de ventas para el primer año en activo elevadas, nada más y nada menos que 2.500 vehículos nuevos y 1.075 usados. Todo un desafío para un equipo de ventas que está compuesto por 6 vendedores de vehículos nuevos y 2 de usados. En cada sección habrá un jefe de ventas, encargado de supervisar todas las operaciones.

Al tratarse de un servicio de la propia marca, la entrega de los modelos será inmediata, en 48 horas, y es que el disponer de un stock de más de 350 automóviles, permite al concesionario funcionar durante 45 días sin necesidad de abastecerse.

Otra de las peculiaridades de la nueva sede, es

la distribución de la exposición en tres niveles. En los dos primeros se muestran al público un total de 17 coches, toda la gama de Citroën, mientras que en el último nivel los automóviles que pueden observarse son de ocasión.

Usados. Todos los usados que se comercializan en este concesionario provienen de operaciones de canje y se comercializan a través del servicio Eurocaja de Citroën, con garantías que llegan hasta los dos años y tienen cobertura en toda Europa.

Servicio Técnico. Simplemente impresionante. En sus 5.600 metros cuadrados trabajan 17 mecánicos que disponen de todo tipo de elementos técnicos para reparar cualquier avería.

Recambios. Otra sección de grandes dimensiones, ya que en sus 800 metros cuadrados tienen cabida un total de 6.000 referencias, gracias a las cuales se pueden solventar todas las averías.

Financiaciones y Seguros. En el primer de estos apartados trabajan con la financiera del grupo, PSA Credit y con el BBV. En materia de seguros el cliente dispone de libertad total.

Dirección. La nueva sede de Citroën Hispania se encuentra en la calle Hermanos García Noblejas, número 23 de Madrid. El teléfono es el (91) 5851100.



Amplitud de todas las instalaciones



Dificultad para aparcar en la zona



AGENDA

BOLONIA A LO GRANDE

El Motor Show, uno de los máximos exponentes en cuanto a certámenes de la industria automovilística se refiere, está a punto de abrir sus puertas. Miles de consumidores y profesionales van a tener acceso a las últimas novedades perte-

con incrementos anuales de expositores y visitantes que ya se sitúan en torno al setenta y cinco por ciento.



recientes a más de un millar de firmas, procedentes de 34 países. Este año se cuenta con un nuevo pabellón de 12.000 metros cuadrados que se suman a los casi doscientos mil metros cuadrados hasta ahora disponibles.

TODO EL TRANSPORTE

La Institución Ferial Villa de Torre Pacheco (IFEPA) de Murcia, celebra, entre los días 5 y 9 de diciembre, su certamen anual dedicado a la automoción.

En este certamen se integran los sectores de vehículos pesados, ligeros, turismos, motocicletas, complementos y todo aquello relacionado con la automoción y el transporte. Estarán representados por las más importantes firmas tanto nacionales como internacionales.

Esta muestra cobra cada día un mayor interés

Horario:
Todos los días de 10:00 a 20:00
Precio: 500 pesetas
Dirección: IFEPA, Ctra. Pozo Estrecho, s/n, Torre Pacheco, Murcia. Tfno.: (968) 50 83 62.

ESPIRITU DE CONSERVACION

A lo largo de toda su trayectoria artística, Alan Fearnley ha pretendido inmortalizar los grandes momentos de la historia de la competición automovilística. Recientemente ha puesto a la venta dos nuevas series limitadas de pinturas al óleo bajo los títulos *Winning Combination* y *Winners Pit Stop*. El



primero de ellos conmemora la victoria de Jim Clark en el Gran Premio de Alemania de 1967 a los mandos del Lotus 49, con motor Cosworth-Ford V8 DFV. El segundo también es una victoria, la de Sir Henry Birkin y Woolf Barnato en Le Mans en 1929 con el famoso Bentley No. 1. Ambas obras están firmadas y numeradas por el autor, y la primera de ellas también por Keith Duckworth, socio fundador de Cosworth Engineering y diseñador del motor del Lotus 49. Cada una cuesta 45 libras más 9 libras de gastos de envío (9.882 pesetas), al margen del importe por el tipo de marco elegido.

Grand Prix Sportique, Upton, Tetbury, Gloucestershire GL8 8LP. Tfno. 07 44 666 50 37 76 y Fax: 07 44 666 50 43 86.

AS DE CAMPEONES

En Madrid, del 6 al 8 de diciembre, todos los pilotos que hasta ahora han ganado el mundial de Rallyes competirán con los dos mejores coches de la actualidad -Lancia Delta 16v y Toyota Celica- para decidir quién es el «Campeón de Campeones». Este año cuenta con la mejor inscripción de la historia de esta carrera, con participantes que suman más de 140 victorias en el Mundial, y la presencia de los Lancia, ausentes en la edición anterior. La cadena Eurosport ha decidido ofrecerla en directo, vía satélite y también Televisión Española, por la Dos, en su espacio Domingo Deporte. Es ésta una ocasión inmejorable para ver en directo a Carlos Sainz, flamante subcampeón del mundo y ausente de Madrid desde hace ya dos años.

Circuito del Jarama
Precio: 2.500 pesetas pelouse y 4.500 pesetas en tribunas (todo el fin de semana)
Horarios: Viernes 6, de 9:00 a 15:00, sábado 7 de 10:00 a 19:30 y domingo 8 de 10:30 a 16:30.

LIBROS

EL VALLE DE LANG TANG, este libro recoge entre sus páginas los momentos más significativos de una comunidad nepalí a lo largo de todo un año, como resultado de los trescientos días compartidos entre el autor, Shoji Hidano, y los habitantes del valle de Lang Tang. La obra es un reconocimiento por parte de un hombre del mundo de la tecnología y los negocios, a sus amigos del valle del cielo.

Colección Rincones del Mundo, de Anaya.
Precio: 4.500 pesetas.



COMPARTIR CONOCIMIENTOS

EL SECTOR del automóvil será uno de los más afectados de cara al ingreso en el Mercado Único de 1993. Por este motivo los máximos representantes de la industria van a celebrar unas jornadas para debatir aspectos tales como la adaptación de los sistemas de producción, factor humano, el reto japonés, nuevos sistemas de gestión de calidad, perspectivas del vehículo industrial, las tendencias generales del Marketing, financiación, seguro del automóvil, etc.

NO LE DES MAS VUELTAS.

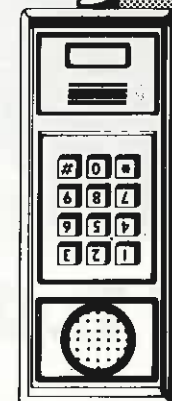
PRESENTAMOS SEGUROS FENIX AUTOS. PARA QUE PAGUES LO JUSTO.

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.



MODE DE OTOÑO

Este otoño condúctete a la moda con la potencia, el diseño y la economía de la serie especial **UNO MODE**. En dos versiones:

gasolina o diesel. Y con un precio increíble: Uno Mode 45 3P motor Fire por 971.000 pts. y Uno Mode Diesel 1.7 S 5 puertas por

1.318.000 pts. Además el Uno Mode Diesel tiene un equipamiento que hace furor: elevalunas eléctricos, espejo exterior derecho, asiento

posterior partido, faros halógenos. No se puede pedir más. Acércate a tu Concesionario Fiat que ahora la moda es el Uno Mode.

Uno Mode



UNO 45 971.000 PTS. UNO DIESEL 5P S 1.318.000 PTS. FIAT

FIAT PLUS SERVICE

I.V.A., transporte y descuento promocional incluidos. Modelo presentado: Uno Mode Diesel 1.7 5P S.

MINI COOPER S UN REGRESO ESPERADO

Por fin, después de casi treinta años, el Mini Cooper S volverá a comercializarse en España de la mano de Rover. Con un precio cercano al millón trescientas mil pesetas, estará en nuestro mercado a principios del próximo mes de enero.

DESPUÉS de tanto tiempo desde la aparición del Mini, el Cooper S ha sucumbido finalmente a las exigencias del marketing. Tan pronto como ponemos la vista encima, nos damos cuenta de

que vamos a disfrutarlo como si acabara de salir al mercado por primera vez. Las tiras adhesivas exteriores, la firma de John Cooper en el salpicadero o el techo solar son algunos de los nuevos detalles que

incorpora el Cooper S, detalles que el propio Cooper califica como «curuladas externas pero mantenemos las pequeñas ruedas, los aletines exteriores y los faros delanteros auxiliares, seguiremos teniendo uno de los coches más carismáticos que nunca se hayan fabricado en serie.

En el interior también se han producido algunas modificaciones. El salpicadero es prácticamente nuevo, y algunos elementos de «lujo» han sido introducidos, como los bolsillos laterales de las puertas o una radio situada frente al copiloto, fuera del alcance de cualquier conductor que no tenga largos brazos para llegar a ella. La posición de conducción, con una columna de dirección ajustable y un grueso volante forrado en piel, es algo incómoda para personas de cierta estatura.



MUY PERSONAL
Casi treinta años después de su aparición vuelve el modelo Cooper. Sus líneas siguen iguales y su personalidad vive con fuerza después de tanto tiempo. Con este modelo se puede comprar historia.

Aunque a lo largo de la historia del Mini se han sucedido tres décadas de desarrollo y refinamiento ergonómico, los asientos del nuevo Cooper S siguen siendo tan incómodos como siempre. Están diseñados

muy planos, sin formas concretas y perfectamente concebidos para provocar dolor de espalda después de recorrer apenas diez kilómetros. Este es uno de los aspectos más negativos y que ade-

más tendría fácil solución, pues bastaría con desechar los mismos e incorporar unos de mejor diseño de alguna de las prestigiosas marcas que se dedican a ello.



Después de tantos años, se llega a olvidar lo sensible que es al tacto, tanto del pedal del acelerador como de la dirección, pero al poco tiempo uno llega a acostumbrarse. Con el kit opcional montado, compuesto por unos amortiguadores regulables y unos neumáticos de perfil bajo de origen japonés, la conducción del Mini es tan nerviosa como siempre, y en las ciudades, circulando a baja velocidad, la más mínima irregularidad provoca unas vibraciones, nada agradables, por todo el coche. Su habilidad para moverse por la ciudad es realmente buena. Parece que se desliza a través de unos misteriosos raíles cuando va girando por las esquinas de las calles, aunque esto sucede a unas veloci-

ÁGIL
La combinación de un motor alegre y una dirección muy rápida lo convierten en uno de los coches más ágiles.



FICHA TECNICA

4 RUNNER V6

MOTOR	
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.272
Nº válvulas por cilindro	2
Alimentación	Doble carburador
Compresión	10,25 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	57 cv/6.000 r.p.m.
Par máximo / r.p.m.	10,8 mkg/3.400 r.p.m.
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantero
Caja de cambios	Manual 4 v
Sistema	Cremallera
Diámetro de giro (m)	8,7
FRENO	
Sistema (Del./Tras.)	Disco / Tambor
SUSPENSIÓN	
Delantera	Independiente
Trasera	Independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg.)	825
Largo/ancho/alto (mm)	3.048/1.447/1.346
Capacidad del depósito (l)	34
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	10,0
Velocidad Máxima (km/h)	160
Consumo Urbano (l/100 km)	8,4
A 90 km/h (l/100 km)	5,1
A 120 km/h (l/100 km)	7,1

58/ Motor 16

JOHN COOPER

Situado en el corazón de la costa Sur de Gran Bretaña se encuentra un pequeño concesionario de Honda propiedad de John Cooper. Este es un hombre poco conocido del gran público. Sin embargo revolucionó el mundo de la Fórmula 1 y dio su nombre a un coche universal, el Mini Cooper.

Las paredes de su peculiar concesionario se encuentran repletas de fotografías y dibujos de conocidos pilotos y de sus coches, cuando a estos se les conocía por Lotus, Vanwall o Cooper y no por Marlboro o Benetton. Y es aquí donde John Cooper, ahora semirretirado, emplea sus mañanas. Para los no entusiastas, el nombre «Cooper» sólo tiene sentido si va precedido de «Mini». Durante todos estos años, el Mini Cooper se ha convertido en una auténtica leyenda, y ahora, en la década de los 90 esta leyenda renace para tratar de captar a nuevos usuarios. Esto no sorprende a John Cooper; «recuerdo -dice- que un día comiendo con Alec Issigonis y Sergio Farina éste preguntó a Alec cuando iba a reestilizar el Mini, a lo que Issigonis respondió afirmando que el Mini no era como sus coches, que a diferencia de la ropa femenina que pasa de moda en un par de años, éste seguiría estando de moda cuando él muriese», y estaba en lo cierto. Aunque el Mini Cooper es uno de sus trabajos más reconocidos, no es sin embargo el único. Cooper fabricó y desarrolló un motor con disposición trasera-central, pero transcurrió mucho tiempo hasta que este propulsor fue aceptado por los «puristas».

Buena muestra de estas reticencias las manifestó en su momento el Commendatore Ferrari: «Un coche de Gran Premio debe tener siempre el motor en la parte delantera. Nunca lo haría de otra forma». Pero él, como el resto, tuvo que seguir esta corriente cuando Jack Brabham ganó el Campeonato del Mundo de Fórmula 1 para Cooper en los años 59 y 60. Antes de fijarse en el Mini, Cooper desarrolló el concepto de un cuatro plazas con prestaciones deportivas. En un

principio, el genio británico optó por desarrollar sus ideas sobre un Renault Dauphine. Después de adquirir un par de estos modelos, descartó rápidamente el motor y la transmisión, elementos que decidió sustituir. Su trabajo no dio los frutos esperados, por lo que tuvo que abandonar el proyecto. Después de este frustrado intento, Cooper centró su atención en el Mini. Se hizo con uno y lo preparó para el Gran Premio de Italia donde causó sensación. Más adelante, Cooper instaló un motor de 1.000 centímetros cúbicos procedente de



la Fórmula Junior, mostrando el resultado a George Harriman, directivo de la British Motor Corporation. Aunque le impresionó, Harriman estaba poco dispuesto a dar el visto bueno para la fabricación de las mil unidades necesarias para la homologación, alegando que el coche no se vendería. En los años siguientes, la cilindrada del Mini se fue incrementando, primero a 1.071 centímetros cúbicos y más tarde hasta los 1.275, en el más famoso Mini de todos los tiempos, el

Cooper S. Fue tan grande el éxito obtenido, que Harriman estuvo considerando ampliar la gama Cooper incluyendo unos nuevos motores de 1,3 y 1,8 litros, pero ambos fueron finalmente desechados y nunca se convirtieron en realidad. El momento crítico llegó en julio de 1971, cuando Lord Stokes, presidente de la marca, paró la producción del Cooper 1.275 S. Con motivo del 25 aniversario del Mini, Cooper comenzó a recibir propuestas de Japón para poner el motor 1.275 del Metro GT en el Mini, una idea

«La sugerencia que les hice fue la de incorporar el motor del Metro GT, al final fue lo que se hizo».

que en un principio fue rechazada por la Austin-Rover. Sin embargo, algún tiempo después, la propia marca Rover comenzó a interesarse por el proyecto. «Recibí una llamada de Rover, -manifestó Cooper- para ver que posibilidades reales había de iniciar la fabricación del modelo. La sugerencia que yo realicé fue la de incorporar el motor de 1.275 centímetros cúbicos y al final los responsables de Austin decidieron que era la mejor solución». Sin duda fue un acierto.

«Su motor trasero-central tuvo muchos detractores, entre ellos el mismísimo Ferrari».

Un hombre detrás de su apellido



Un Jeep Wrangler.



Dos Harley Davidson.



Dos viajes a U.S.A. de costa a costa.

GANATELOS.



Con Winston y de la forma más sencilla que puedas imaginar. Compra un cartón de Winston en tu estanco y pide una tarjeta "Rasque y gana". Con ella, puedes ganar cualquiera de estos tres fabulosos premios...
...Y miles de regalos que te van a encantar.

- 10.000 Camisetas Winston
- 7.000 Cassettes dobles de Prince
- 1.500 Encendedores Zippo
- 700 Walkman
- 200 Discman Sony
- 100 Equipos HI-FI Sony
- 100 Bicicletas Mountain Bike

Sólo hasta el 30 de Enero.
Promoción no válida para menores de 18 años.
Las Autoridades Sanitarias advierten que: FUMAR PERJUDICA SERIAMENTE LA SALUD.



CAMBIOS
El salpicadero es prácticamente nuevo. La postura de conducción sigue siendo incómoda.



NERVIOSO
El motor que incorpora el Mini Cooper es el del Metro GT. 1.275 centímetros cúbicos y 57 caballos de potencia le confieren unas brillantes prestaciones.



LO JUSTO
El maletero es suficiente para un coche de estas características.



dades mucho más bajas que con otros coches más actuales, como puede ser el Peugeot 205.

Moviéndonos de un lado a otro de la ciudad, el Mini muestra otras de su virtudes. El motor responde al instante y su excelente maniobrabilidad, unido a su reducido tamaño, permite meternos por huecos que con otros coches sería materialmente imposible.

GRAN RENDIMIENTO

Trabajando con Jan Odor de Janspeed, Cooper y Rover se las han arreglado para conseguir del motor de 1.275 centímetros cúbicos una potencia de 57 caballos a un régimen de 6.000 revoluciones por minuto, lo que significa que el Mini no tendrá problemas para alcanzar una velocidad de 160 kilómetros por hora y una aceleración de 0 a 100 en apenas 10 segundos. El motor tiene un gran rendimiento a medio régimen, especialmente en tercera velocidad, en la cual se puede alcanzar sin ningún problema los 140 kilómetros por hora. Además, es fácil realizar adelantamientos en carretera con un alto grado de seguridad. También ha influido en estas asombrosas prestaciones el nuevo desarrollo de la transmisión, más corto. La palanca de cambio diseñada por Cooper resulta muy dura de manejar, llegando incluso a «quejarse» cuando intentamos introducir la marcha atrás, escuchándose un sonido agudo como respuesta a nuestros intentos de engranarla.

Para compensar la pérdida de potencia por el empleo del catalizador, como no, el Mini ha seguido la tendencia de los coches «verdes». Comparar al Mini Cooper S con cualquiera de los pequeños deportivos de hoy en día parecería injusto, ya que el Mini perdería en casi todos los aspectos.

Evidentemente, no es el coche idóneo para realizar viajes diariamente y las autopistas no son su fuerte, pero si se tiene la posibilidad de hacerse con uno de ellos únicamente para callejear, se tendrá el placer de disfrutar de uno de los coches con más «glamour» de los últimos años. ○

Ian Adcock





MADRID, CIRCUITO JARAMA
6-7-8 DICIEMBRE 1991








Venta de localidades en el
RACE
(91) 447 32 00















VOLKSWAGEN
PASSAT CL AUTOMATICOCOMODO
Y COMPLETO

El Passat ha encontrado su punto de equilibrio con el motor de dos litros y 115 caballos. La versión con cambio automático hace de esta espaciosa berlina un vehículo muy agradable y, sobre todo, cómodo.

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

La sustitución del anterior motor de 1,8 litros por el 2.0 actual, ha conferido al Passat GL una auténtica cura revigorizante. El dos litros, ya conocido en los Audi 80, se adapta perfectamente a la personalidad de esta berlina media-grande, dotándola de unas respuestas mucho más vivas.

El cambio automático, verdadero protagonista de esta prueba, casa, así mismo, de buenos modos con el resto de la mecánica. Vilipendiado por unos, incomprendido por otros (en España), este sistema de transmisión apunta directamente al futuro del automóvil. Es mejor que el propio vehículo regule sus revoluciones por minuto, su velocidad instantánea o su desarrollo final, dejando

VIRTUDES

- Amplitud
- Comportamiento
- Facilidad de manejo

VW PASSAT GL AUTOMATICO
PRECIO: 3.005.918 PTAS.

- Ruidos interiores
- Mando de cambio impreciso
- Consumo superior

DEFECTOS



FICHA TÉCNICA

MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación ligera. Distribución: árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cilindrada: 1.984 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 82,5 mm. Carrera: 92,8 mm. Compresión: 10 a 1. Potencia máxima: 115 CV (85 Kw) a 5.400 rpm. Par máximo: 16,9 Mkg (166 Nm) a 3.200 rpm. Alimentación: inyección electrónica Digifant. Combustible: Gasolina 95 octanos sin plomo.

TRANSMISION: Tracción delantera. Caja de cambios automática de cuatro relaciones.

DIRECCION: Sistema: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 2,5 vueltas. Diámetro de giro: 10,7 metros.

FRENOS: Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos. Antibloqueo de frenos: sí.

SUSPENSION: Delantera: Independiente, con triángulos transversales y montantes elásticos. Trasera: Independiente, con brazos longitudinales.

RUEDAS: Neumáticos: 185/65 TR 14. Llantas de chapa de 6J x 14.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.115 kg. Capacidad del depósito de combustible: 70 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km.)	
CIUDAD	
A 29 km/h de promedio	10,6
CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	5,5
En conducción rápida	14,3
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	8,8
A 140 km/h de cruce	13,5
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	10,5
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	670

OPCIONES

Pintura metallizada: 42.000 pesetas. **Sistema de frenos ABS:** 182.000 pesetas. **Llantas de aleación:** 117.000 pesetas.



LÍNEAS ROTUNDAS

El diseño resulta algo macizo y enfocado a la funcionalidad. Buena prueba de ello es su maletero.



CLIMA ACOGEDOR

El espacioso habitáculo no plantea problemas, y se redondea con un potente aire acondicionado de serie.

al conductor sólo las decisiones fundamentales de acelerar o frenar según las circunstancias. No sólo la mecánica lo agradece, sino que la salud del que está al volante también se ahorra muchos esfuerzos innecesarios.

El Passat es, ante todo, un coche comodísimo. Su sobresaliente amplitud interna, la posibilidad de regular perfectamente la posición de conducción, el excelente diseño de los asientos y una climatización muy efectiva hacen de él un coche en el que no cansan las horas al volante o de pasajero. Veterano modelo de la marca, ha ido depurando sus defectos hasta conseguir una homogeneidad muy atractiva para quien desee disponer de un medio de desplazamiento familiar.

Lo primero que llama la atención, una vez dentro del Passat, es su amplitud. Generosas medidas interiores han permitido unas cómodas plazas y un ambiente interno digno de berlina de superior segmento. En esto, el alemán rompe frente a la competencia ofreciendo un habitáculo sin rival en su clase. La posibilidad de regular el asiento y el volante en altura permiten a cualquier



EN RUTA
Todo en el Passat está estudiado para afrontar la carretera con comodidad y buenas medias. El noble comportamiento y el nivel de seguridad permiten mantener cruceros satisfactorios en la mayoría de las carreteras.

conductor conseguir una posición óptima, clave para convertir un coche en confortable durante muchos kilómetros. Detrás, los pasajeros no se verán discriminados en cuanto a espacio lateral y longitudinal, disfrutando de unos asientos igualmente cómodos. Y para quien mire siempre por un maletero capaz, sólo tiene que abrir el del Passat para conseguir una satisfacción. Amplio, accesible y de espacio aprovechable, dispone además de la posibilidad que ofrece el asiento posterior divisible, ideal para esquís o cualquier objeto de difícil ubicación en un turismo.

La ya habitual calidad de los materiales alemanes es constatable al primer vistazo. Molduras, tapicerías y piezas interiores presentan un aspecto impecable. Lástima que en marcha, ciertas vibraciones de los paneles enturbien el confort con unos persistentes ruidos que, sin ser exagerados, molestan a lo largo de los kilómetros. Son de agradecer los variados espacios para guardar objetos múltiples, tales como las tres guanteras, que siempre vienen muy bien en ruta, cuando el equipo

SISTEMA DIGITAL «KP-3»

LA GRAN INNOVACIÓN DE SONY PARA SU COCHE

Escuche, vibre... Descubra sensaciones diferentes con el nuevo Sistema Digital «KP-3» de SONY, el máximo innovador de la tecnología digital y líder mundial en Compact-Disc.

Singular exponente de la Alta Tecnología Car Hi-Fi SONY, el «KP-3» está compuesto por el Radio-Controlador de CD XTC-100 con carátula extraíble, Alta Potencia (35 W x 4), 24 presintonías, entrada frontal auxiliar... y por el Compact-Disc CDX-A15 con cargador de 10 discos, doble convertidor analógico-digital de 16 bits y cuádruple frecuencia de muestreo.

Sin duda, un sistema perfecto para vivir ininterrumpidamente y en toda su pureza el mejor sonido.

Sistema Digital «KP-3» de SONY... Innovador.

Oferta lanzamiento: Un Walkman gratis.

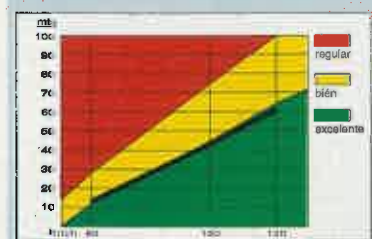
- P.V.P. recomendado: 86.000 ptas. + I.V.A.
- De venta en los mejores especialistas del sector.

Car Hi-Fi Sony



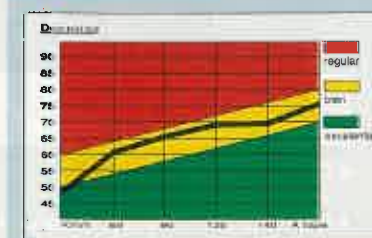
Carátula extraíble.

FRENOS



A 60 Km/h:	13,9
A 100 Km/h:	42,4
A 120 Km/h:	61,6

SONORIDAD



Al ralentí:	48,4
A 60 Km/h:	61,1
A 90 Km/h:	65,1
A 120 Km/h:	68,8
A 140 Km/h:	69,2
A Tope:	76,5

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	182,9
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	19,2
1 000 m salida parada	35,3
De 0 a 100 km/h	14,0
Recorriendo (metros)	243,8
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	16,5
400 m desde 40 km/h en 5ª	
1 000 m desde 40 km/h en 4ª	32,7
1 000 m desde 40 km/h en 5ª	
De 80 a 120 km/h en 4ª	11,8
recorriendo (metros)	338
De 80 a 120 km/h en 5ª	
recorriendo (metros)	

DATOS DEL COMPRADOR

Fabricante/Importador: Seat. Pau Claris 167. 08037 Barcelona. Teléfono: (93) 335 60 11. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 1.060 puntos de asistencia en toda España.

EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

▲ El alre acondicionado, imprescindible para quien pase muchas horas al volante, es de serie y muy potente.

▲ Completa instrumentación y grandes posibilidades de reglaje en el asiento del conductor, también en altura

▲ El asiento posterior, divisible, amplía bastante las posibilidades del enorme maletero cuando hay que llevar objetos largos.

EN CONTRA

▼ No se incluye de serie el ABS, un sistema que completaría el nivel general de seguridad.

▼ A pesar de la diversidad de Instrumentos y su fácil lectura, la luz interior no es orientable para poder ver algún detalle por la noche.

▼ Así mismo, se ofrecen los faros antiniebla pero no hay posibilidad de reglaje interior para los convencionales.

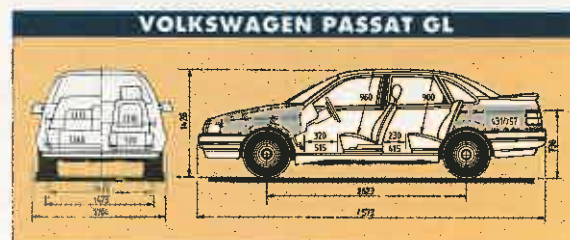


TODO CONTROLADO
El cuadro de instrumentos dispone de una buena visualización y es muy completo en comparación a la competencia.

Los cruceros posibles con el Passat GL Automático no tienen porque envidiar a los de cualquier berlina de dos litros con cambio manual. Mantener los 160 kilómetros hora en una carretera medianamente despejada no es ningún problema. Aunque se tenga que levantar el pie del acelerador en alguna ocasión a causa del trazado o del tráfico, el

FRENTE A SUS RIVALES

En un mercado tan pobre como es el de los coches automáticos en España, es difícil encontrar berlinas medias dotadas de una caja de cambios de este tipo. Aunque no se corresponden exactamente en tamaño, el Passat encuentra homólogos automáticos en el Ford Sierra Ghia 2.0 (2.961.000 ptas.), el Peugeot 405 SRi (2.953.213 ptas.) o el Renault 21 TXE (2.931.013 ptas.) Todos ellos ofrecen un elevado nivel de equipamiento que incluye el aire acondicionado, algo ya casi imprescindible por estas latitudes. A la comodidad que supone el no tener que manejar un embrague y una palanca de cambios (el stress provocado por la conducción se reduce considerablemente), se suma un confort interior que permite estar muchas horas al volante sin acusar ningún tipo de cansancio.



Juan Luis Soto
Fotos: Ramón Rodríguez



Si desea un folleto explicativo sobre la forma en que hacemos Jack Daniel's, escribanos a Jack Daniel's Distillery-Route 1 (Pop. 361). Tennessee 37352 U.S.A.

EL WHISKEY JACK DANIEL'S ha sido fabricado en Lynchburg, Tennessee durante mucho, mucho tiempo. Nuestro fundador, Jack Daniel, creó este oficio en 1866. Fue en 1912 cuando su sobrino, Lem Motlow, pasó a ser el propietario. Y en 1946, Mr. Lem cedió el control a sus cuatro hijos. Hoy, todos menos dos de estos fabricantes de Whiskey de Tennessee han fallecido. Pero su viejo oficio (y sus antiguos métodos) aún perduran. Y el Whiskey Jack Daniel's todavía se fabrica aquí... carbón envejecido y sorbo suave... en el pequeño pueblo de Lynchburg, Tennessee.



JACK DANIEL'S TENNESSEE WHISKEY

MÁS SERIE 3

BMW CABRIO EN EL 93

Estarán listos en la primavera del 93 y los precios rondarán entre los 2,6 y los 5,7 millones de pesetas.

La primavera del 93 será la época elegida por BMW para poner a la venta el nuevo Cabrio de la Serie 3.

Realizado a partir de la versión coupé, el nuevo descapotable de la firma bávara conserva el toque de elegancia del modelo actual, acentuado por la mayor inclinación del parabrisas, el frontal en cuña y la ausencia de arco de seguridad.

Básicamente, se mantiene el mismo sistema de cierre y de almacenaje de la capota una vez replegada, una forma cómoda, limpia y práctica de deshacerse temporal-

mente del techo de lona entre las plazas traseras y el maletero. Sin embargo, hay novedades importantes como la capota de plegado electrónico en opción o el techo duro para los meses de climatología extrema. Otros aspectos importantes del nuevo modelo serán el mayor espacio para ocupantes y equipaje, cuatro buenas plazas y un maletero, algo más capaz, además de una oferta aumentada en cuanto a motorizaciones con alguna que otra sorpresa. ¿Cabe la esperanza de poder adquirir un BMW Cabrio por menos de tres millones? A largo

plazo, la firma alemana tiene la intención de ofrecer variantes cabrio hasta de las versiones 316i, lo que situaría el apetecible modelo al alcance de un mayor número de potenciales compradores. Por arriba habría que situar a los Cabrio 318i de 113 caballos, 320i de 150 caballos y 325i de 192 caballos, además de los dotados con el futuro motor M50 de dos litros y cuatro válvulas por cilindro. En cuanto al aspecto dinámico, todo hace pensar que se habrá dado un paso de gi-

gante, gracias al nuevo chasis que ya en la berlina disfruta de un aumento del 60 por ciento en rigidez torsional respecto al anterior modelo. El chasis del nuevo Cabrio recibe refuerzos en los puntos críticos, sin que el peso total del vehículo aumente más de 100 kilogramos en relación al modelo cerrado. Es de suponer, pues, que esta rigidez de la estructura elimine esa incómoda sensación que, sobre todo en curvas, proporcionan los cabrio actuales. El precio aproximado del Cabrio más potente se acercará a los 5.700.000 pesetas. **A.Mas**



LIMPIEZA DE LÍNEAS

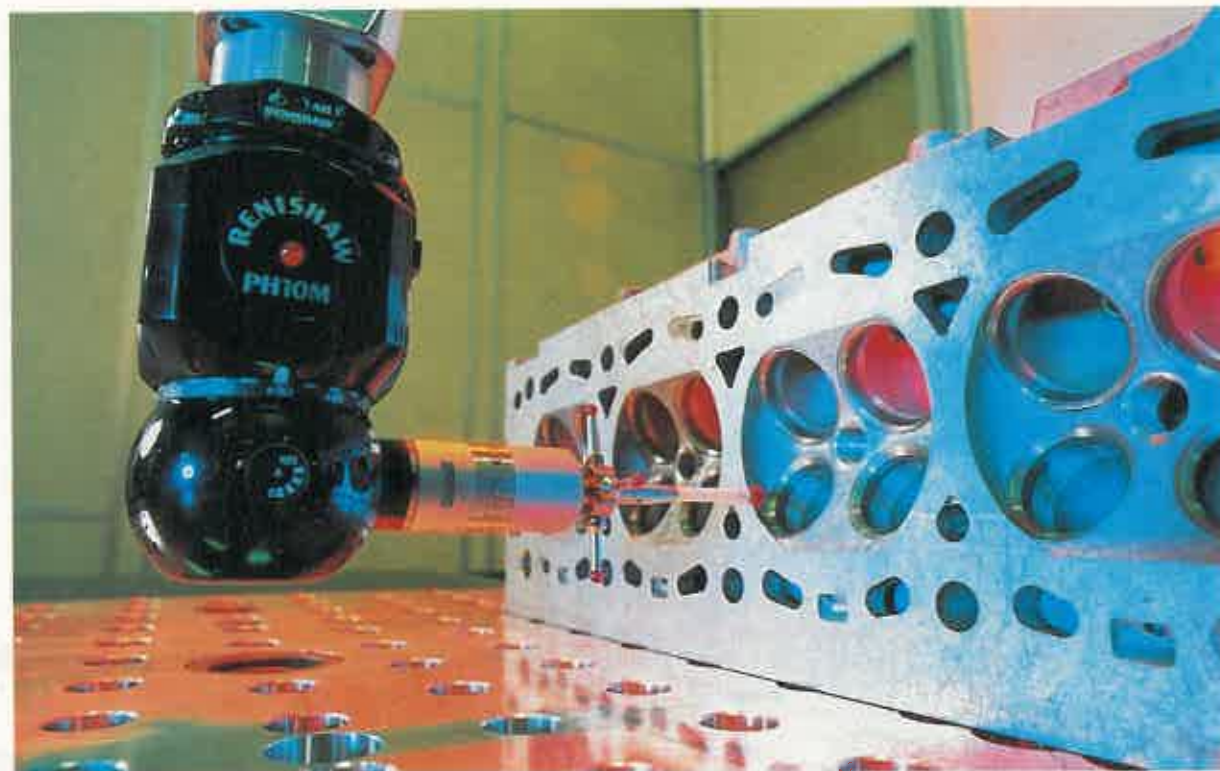
La estética del nuevo modelo no se ve perjudicada por ningún arco de seguridad. Se hereda el sistema de Cabrio actual para esconder la capota una vez recogida.

CUERDA PARA RATO

Los actuales Serie 3 Cabrio todavía pueden aguantar algún tiempo dada su buena realización. En cualquier caso las líneas estilizadas del nuevo modelo dan mucho que pensar.



TODO AUTOMÁTICO
Para realizar una pieza prototipo en el «taller flexible» Citroën, la intervención humana se limita a manipular el ordenador y al ajuste final.



PRODUCCION FLEXIBLE CITROËN ACELERA

Ante el gran empuje de los fabricantes japoneses, Citroën está acortando los tiempos de desarrollo de sus nuevos modelos con tecnologías de vanguardia.



INFORMÁTICA AL PODER
En el «Taller Flexible», los operadores conjugan las tareas manuales tradicionales, con el uso del ordenador.

Un ejemplo muy claro de esta pequeña revolución interna es el «Taller Automatizado Flexible» que la marca tiene en sus instalaciones de Meudon. Este taller funciona desde 1983 y está encargado de la fabricación de piezas especiales para los prototipos en estudio. Esta es una fase decisiva para el desarrollo final de un nuevo modelo, puesto que los resultados de los cálculos numéricos deben ser comprobados sobre el terreno en prototipos reales.

Ahora, Citroën ha optimizado el funcionamiento de este «Taller Flexible», que en su nueva concepción lleva funcionando desde principios de octubre. Esta remodelación ha supuesto una inversión de 250 millones de pesetas, de los cuales 120 han ido destinados a dotar al centro de los más avanzados sistemas informáticos de control. El nuevo «Módulo de Producción de Piezas Prototipo», denominado internamente M3P, aporta enormes ventajas al proceso de desarrollo, puesto que ahora la fabricación de los elementos que componen un nuevo equipo motor (culata, bloque y cárteres) se reduce a 20 días y en un futuro próximo será de diecisiete días. El espacio necesario para alojar este módulo se reduce en un 62 por ciento, quedando en 420 metros cuadrados. Un total de 30 hombres traba-

jan en esta peculiar cadena, repartidos en dos o tres turnos en función de su cometido.

En la realización de este módulo han intervenido, además del Grupo P.S.A., varias empresas especializadas, tales como Oracle, encargada de realizar la base de datos del sistema o Trimesura, especialista en sistemas de medición.

Además de la realización de las piezas prototipo, en el M3P se realizan otras muchas funciones, tales como elementos para los ZX Rally Raid de competición, utillaje para la producción, se ensayan y se ponen a punto sistemas de producción que más tarde se aplicarán a la producción en serie y se fabrican pequeñas series de piezas para compradores externos, como es el caso de Caterpillar. De esta forma, la inversión se ve rentabilizada ya que la ocupación tiende a ser del cien por ciento. En el taller flexible se conjugan operaciones totalmente automatizadas, en las cuales la intervención del hombre se limita a teclear unos mandatos en el ordenador, con operaciones de ajuste al estilo tradicional.

Este es sólo un ejemplo del esfuerzo de este grupo industrial por reducir los tiempos muertos en el desarrollo de un nuevo coche, además de reducir el tiempo y el coste total de desarrollo.

Amplia gama

CITROËN
AX-BX-ZX
FORD
FIESTA-ESCORT-ORION
MERCEDES
190-200
OPEL
CORSA (87)-KADETT-VECTRA-OMEGA
PEUGEOT
205-309-405-505
RENAULT
SUPERCINCO-CLIO-R19/CHAMADE
SEAT
BIZA-MÁLAGA

Si desea recibir más información sobre este producto, diríjase a
VALEO DISTRIBUCION
Dpto. Publicidad
General Perón, 38 - 28020 MADRID

CIBIE

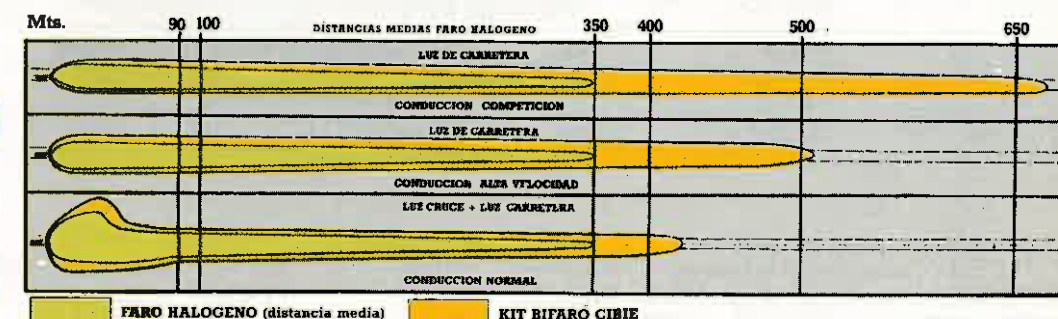
KIT BIFARO



DISEÑO A PLENA LUZ

- Un moderno y atractivo diseño adaptable al más exigente estilo personal.
- Una fácil instalación sustituyendo al faro de origen sin ninguna modificación.
- Una clara línea deportiva y una mejor iluminación que aumenta la seguridad en la conducción.

Así es el KIT BIFARO CIBIE, la alta tecnología unida a la mejora estética del vehículo... y con la garantía VALEO.



Valeo

Fabricante del Recambio Original.



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



SELECCION AUTOMOVILES DE OCASION

Marca	Modelo	Año	Equipo	Precio	Concesionario
BMW	525i	1990	Aire Acon./ABS/Alarma	3.750.000	Albelda
BMW	316i/2	1990	Kit M-Technic/Llantas/Aire Acondicionado	1.800.000	Albelda
BMW	728i	1985	ABS/Climatizador	1.600.000	Autogal
Mercedes	190 D 2.5	1986	Pintura Metalizada/Radio-Cassette	2.250.000	Autogal
BMW	325ix	1988	Cuero/Llantas/Aire Acon./Radio-Cassette	3.000.000	Autolago
BMW	M6	1987	Full Equip	4.600.000	Autolago
BMW	525i A	1989	Full Equip	3.500.000	Autosa (Oviedo)
BMW	M3	1988	Full Equip	4.300.000	Autosa (Oviedo)
BMW	524td	1987	Aire Acondicionado	2.500.000	A.S. Busquets
Rover	Vitesse 216	1988	De Serie	850.000	A.S. Busquets
Mercedes	190 2.3 16V	1985	Full Equip	2.800.000	Bertolín
Mercedes	560 SEC	1988	Full Equip	10.000.000	Bertolín
BMW	325i/4	1986	ABS/Llantas/Pintura Metalizada	2.100.000	Bikar Motor
BMW	320i/4	1985	Aire Acon./Llantas/Hi-Fi	1.500.000	Bikar Motor
Mercedes	190 E	1987	De Serie	2.500.000	Carmelo
BMW	316/4	1987	De Serie	1.350.000	Carmelo
Opel	Kadett 2.0 GSI	1987	De Serie	1.075.000	Elitemotor
BMW	320i/2	1983	Aire Acondicionado/Llantas	850.000	Elitemotor
BMW	735i	1987	Full Equip	3.900.000	Engasa
BMW	635i	1987	Full Equip	5.900.000	Engasa
BMW	535i	1990	Full Equip	4.700.000	Fersan
BMW	316i/4	1989	Aire Acondicionado/Dir. Asistida	1.900.000	Fersan
BMW	745i A	1985	Full Equip	2.700.000	G. Guarnieri
Mercedes	500 SE	1985	Full Equip	3.300.000	G. Guarnieri
BMW	325i/4	1988	Aire Acon./ABS/Elev./Cierre C./Chek Cont.	2.500.000	Hispamóvil
Mercedes	190 E 2.3	1989	Cuero/Aire Acon./ABS/Elevallunas/Alarma	3.600.000	Hispamóvil
BMW	325i	1990	Aire Acondicionado/Alarma	2.500.000	Keldenich
Mercedes	300 E	1986	Aire Acon./Elev./Radio-Cassette/Pin. Metal.	2.500.000	Keldenich
Mazda	RX7 Coupé	1988	Full Equip	3.200.000	Martín i Conesa
BMW	535i	1988	De Serie	4.500.000	Martín i Conesa
BMW	524td	1988	Climatizador/Radio-Cassette/Pin. Metal.	3.400.000	Motor Central
BMW	735i AL	1989	Radio-Cassette/Climatizador	5.600.000	Motor Central
Porsche	944Turbo	1986	Full Equip	2.900.000	Movilnorte

Marca	Modelo	Año	Equipo	Precio	Concesionario
BMW	325i	1986	Aire Acondicionado	1.900.000	Movilnorte
BMW	635i	1986	Cuero/Techo/Aire Acondicionado	2.950.000	Muntaña
BMW	325i Cabrio	1986	Asientos Sport/Cuero	3.500.000	Muntaña
BMW	530i	1988	Climatizador/Pint. Metal./Radio-Cassette	2.975.000	Noguera Piñol
BMW	325i	1986	Full Equip	2.000.000	Noguera Piñol
BMW	524td	1987	Llantas/Aire Acondicionado/Radio-Cassette	2.300.000	Novomóvil
BMW	316i/2	1988	Cierre Centralizado/Llantas/Radio-Cassette	1.600.000	Novomóvil
Volkswagen	Corrado 1.8 16V	1989	De Serie	2.175.000	Pirineo Motor
Opel	Kadett 2.0i GSI	1986	De Serie	1.150.000	Pirineo Motor
BMW	325i	1986	Aire Acon./ABS/Volante M-Technic	2.250.000	R. Calatayud
Lancia	Thema T.D.	1988	Aire Acondicionado	2.100.000	R. Calatayud
BMW	730i	1991	Dir. Asistida/Radio-Cassette	5.700.000	Rex Motors
BMW	318i/2	1990	Aire Acondicionado/Elevallunas	1.975.000	Rex Motors
BMW	325i/4	1988	Full Equip	2.300.000	Río Verde Motor
BMW	M535i	1986	Full Equip	2.850.000	Río Verde Motor
BMW	535i	1989	Climatizador/Autoblocante/Radio-Cassette	4.700.000	Ruera Sport
Audi	200 Turbo	1987	Full Equip	2.400.000	Ruera Sport
Audi	100 CD	1987	Full Equip	2.000.000	Saran
Alfa Romeo	75 V6 3.0 Amér.	1988	Full Equip	2.000.000	Saran
BMW	525i	1989	Kit de Potencia	3.600.000	Stinus
BMW	325ix	1990	Full Equip	3.200.000	Stinus
Audi	90	1989	Aire Acondicionado/Llantas/Pint. Metal.	2.100.000	T. Cayma
Volvo	440 Turbo	1989	Aire Acondicionado/ABS/Pint. Metal.	2.200.000	T. Cayma
BMW	524td	1986	Aire Acon./Dir. Asis./Spoiler T./Pint. Metal.	1.975.000	Turalsa
BMW	735i	1987	Pintura Metalizada/Climatizador	4.300.000	Turalsa
BMW	324td/4	1986	Cierre Centralizado/Elevallunas	1.700.000	Vasmotor
BMW	320i/4	1987	Cierre Centralizado/Elevallunas	1.600.000	Vasmotor
Lancia	Delta HF Turbo	1988	Llantas/Pintura Metalizada	1.200.000	Vehinter
Ford	Sierra 2.0 GL	1988	Aire Acondicionado/Pintura Metalizada	1.329.000	Vehinter
Mercedes	300 D	1987	Aire Acondicionado/ABS	3.200.000	Veimsa
Volkswagen	Golf GTI	1987	Aire Acondicionado	1.100.000	Veimsa
BMW	324td	1988	Full Equip	3.050.000	Velomóvil
BMW	323i	1984	Aire Acondicionado/Pintura Metalizada	1.450.000	Velomóvil

A. ALBELDA. Avda. de Valencia, 68. Tel. 287 42 50. **GANDIA**
AUTOGAL. Ctra. de Vigo, Km. 542,1. Tel. 21 44 72. **QUINTELA**
AUTO LAGO. Avda. de Zaragoza, 93. Tel. 24 14 00. **PAMPLONA**
AUTOSA. Cerdedo, 31. Tel. 28 49 55. **OVIEDO**
AUTO SPORT BUSQUETS. Ramón y Cajal, 24-26. Tel. 23 79 77. **TARRAGONA**
BERTOLIN. Rafael Cisternas, 2. Tel. 360 32 55. **VALENCIA**
BIKAR MOTOR. Gran Via, 77. Tel. 441 99 00. **BILBAO**
CARMELO. Cisneros, 89. Tel. 23 46 78. **SANTANDER**
ELITEMOTOR. Roger de Flor, 69. Tel. 870 33 54. **GRANOLLERS**

ENGASA. Ctra. N-III, Km. 336. Tel. 152 18 62. **QUART DE POBLET**
FERSAN. Ctra. Alicante-Valencia, Km. 87,300. Tel. 565 73 90. **SAN JUAN**
G. GUARNIERI. Ctra. de Cádiz, Km. 228,1. Tel. 37 30 68. **MALAGA**
HISPAMOVIL. Ctra. Alicante, esquina c/ Sabadell. Tel. 545 65 06. **ELCHE**
KELDENICH. San Gervasio de Cassolas, 104. Tel. 212 17 66. **BARCELONA**
MARTIN I CONESA. Emilio Grahit, 26. Tel. 20 50 14. **GERONA**
MOTOR CENTRAL. Guillermo de Osma, 16. Tel. 474 30 66. **MADRID**
MOVILNORTE. Ctra. El Plantío-Majad., Km. 1,100. Tel. 639 56 61. **MAJADAHONDA**

MUNTAÑA. Numancia, 22. Tel. 322 91 62. **BARCELONA**
NOGUERA PIÑOL. Doctor Fleming, 51. Tel. 26 89 99. **LERIDA**
NOVOMOVIL. Ctra. N-VI, Km. 589. Perillo - Oliveros. Tel. 63 57 50. **LA CORUÑA**
PIRINEO MOTOR. C/ Comercio, s/n. Tel. 24 12 45. **HUESCA**
RAMON CALATALLUD LERMA. Pol. Industrial (Los Olivares). C/ Beos de Segura, 9. Tel. 25 53 23. **JAEN**
REX MOTORS. Gran Via Asima, 4. P. I. San Castellel. Tel. 75 88 22. **MALLORCA**
RIO VERDE MOTOR. Ctra. N-340, Km. 175,3. Tel. 81 53 53. **PUERTO BANUS**
RUERA SPORT. Ctra. de Logroño, Km. 109. Polígono Villayuda. Tel. 22 42 50. **BURGOS**

SARAN. Travesía Miguel Ibáñez, 1. Tel. 60 66 00. **TERUEL**
STINUS. Gloria, 3 y 5. Tel. 29 17 00. **SAN SEBASTIAN**
T. CAYMA. Ronda Barceló, 72. Tel. 798 28 00. **MATARO**
TURALSA. Avda. Juan Carlos I, s/n. Tel. 33 25 11. **CARTAGENA**
VASMOTOR. Avda. Gasteiz, 48-51. Tels. 24 21 66/24 55 58. **VITORIA**
VEHINTER. Ctra. de Toledo, Km. 14,700. Tels. 683 57 00/96/36. Taller: 683 58 08/683 57 60. **GETAFE**
VEIMSA. Avda. de Madrid, 131. Tel. 37 38 88. **VIGO**
VELOMOVIL. Reina Doña Germana, 17. Tel. 374 35 62. **VALENCIA**



OBRA ÚNICA
Scaglietti realizó unas carrocerías similares a las del Ferrari 250 para montarlas sobre la base del Corvette. Su firma la lució este original Chevrolet en el capó.



LOS deportivos italianos siempre han causado furor entre los amantes de los coches de este tipo en todo el mundo, llegando a desatar auténticas pasiones y verdaderos fanáticos. Este es el caso de Gary Laughlin, un americano al que su amor por Ferrari le llevó a realizar una apasionante empresa, construir en el 59 un Chevrolet Corvette con carrocería de Ferrari. A finales de los años 50, Gary

CHEVROLET CORVETTE SCAGLIETTI
PASION POR LO ITALIANO

Su amor por los deportivos italianos y sobre todo por Ferrari, animó a Gary Laughlin a emprender una apasionante empresa, poder disponer en Estados Unidos de unos coches con aspecto italiano, pero con mecánica americana, con lo que desaparecían los problemas que había para encontrar repuestos. Para ello, tomó la base del Chevrolet Corvette y llegó a un acuerdo con Sergio Scaglietti para que le hiciese las carrocerías.

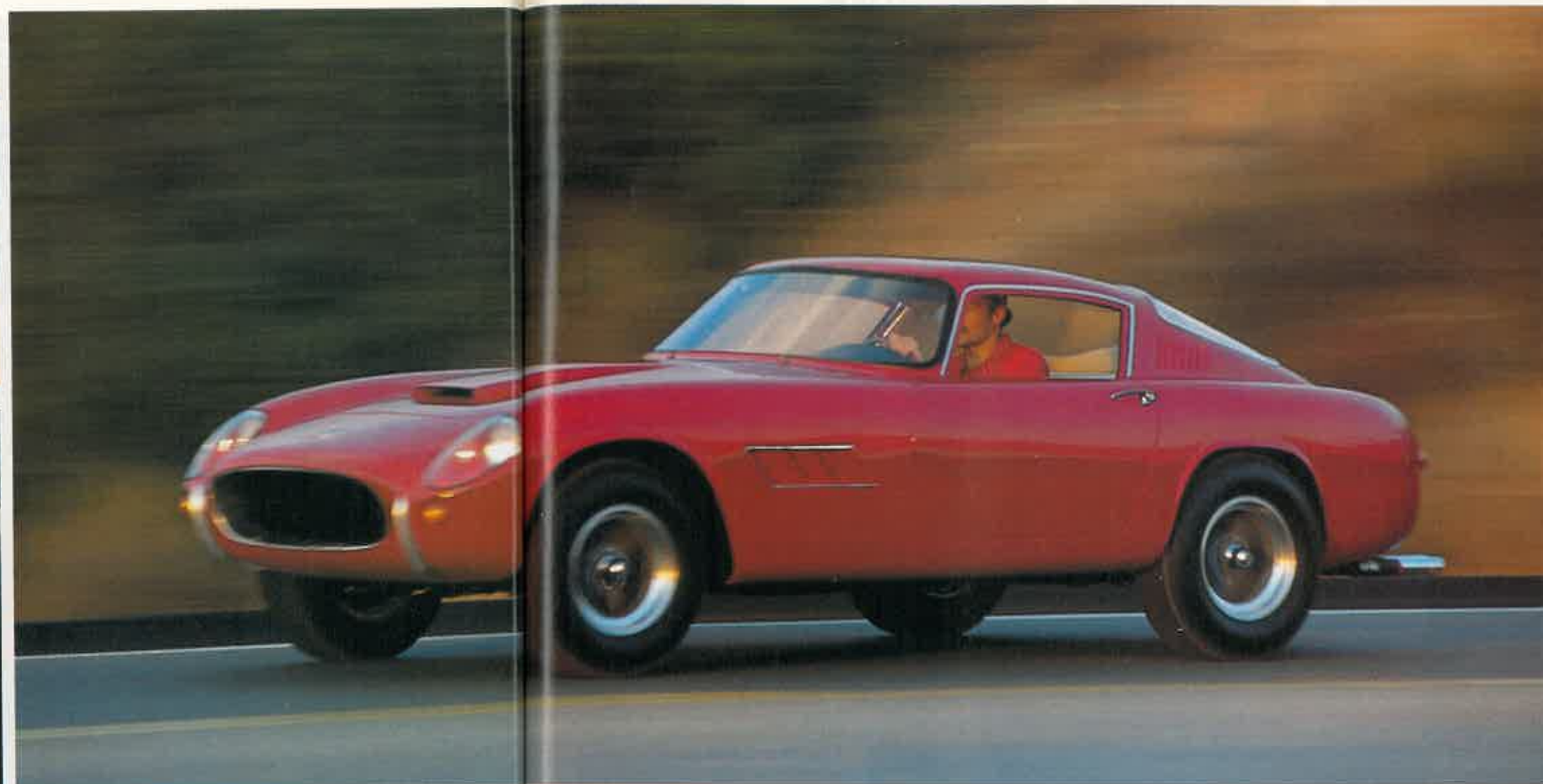


ESTILO AMERICANO
Si el diseño exterior es italiano al cien por cien, el interior conserva los rasgos típicos del Chevrolet Corvette del '59.

Laughlin, poseía un Ferrari Testarossa, al que se le rompió el árbol de levas. Tras recorrer infructuosamente los servicios de repuestos de la marca italiana en Estados Unidos, un viaje de negocios le llevó al país transalpino. Allí, obsesionado por poner en marcha cuanto antes su amado Testarossa, no lo dudó un momento, y fue a Módena a las factorías de Ferrari. Allí tuvo la oportunidad de conocer a Enzo Ferrari y a Luigi Chinetti, este último vencedor de las 24 Horas de Le Mans en el '49, y distribuidor de los repuestos de la marca del «Cavallino» en Estados Unidos. Le contó su problema y llegó con él a un acuerdo para que le enviase un árbol de levas, al precio de 350 dólares.

Con todo esto se marchó muy satisfecho a su país, pero más tarde se llevó una desagradable sorpresa. Cuando fue a la aduana a buscar su preciado recambio pudo comprobar

COMO GOTAS DE AGUA
Los grupos ópticos y los tubos de escape son muy similares a los del Ferrari 250 GT, del que está copiado.



TODO DIFERENTE
Estéticamente el Corvette Scaglietti no tiene nada que ver con un Chevrolet Corvette de la época.



con sorpresa, que sumando los gastos adicionales de envío, el importe del codiciado árbol de levas ascendía a 850 dólares. Muy enojado se fue a una tienda de repuestos de General Motors, y pudo comprobar que el precio de esta pieza para un Chevrolet Corvette era de 54 dólares. Todo esto le hizo recapacitar, y tras darle mil vueltas, comenzó a fraguar lo que en un principio pudo parecer una locura: construir, con la base de un coche americano, un deportivo de aspecto italiano.

Se fue de nuevo a Italia, pero esta vez contactó con Sergio Scaglietti, un carrocerero que realizaba las carrocerías de Pininfarina para Ferrari. Le contó su idea de adaptar la carrocería del 250, convenientemente retocada, en un chasis de Chevrolet Corvette. La idea entusiasmó a Scaglietti, que inmediatamente se puso manos a la obra.

Pocos meses después, llegaban

COSTURA ITALIANA
El carrocerero italiano Sergio Scaglietti visitó este particular Corvette. Exteriormente es casi igual que un Ferrari 250.

SERGIO SCAGLIETTI

Un carrocerero exclusivo para Ferrari



Sergio Scaglietti nació en Módena en 1922, su primer trabajo fue en un taller de reparaciones de coches. En 1951 decidió crear una pequeña empresa de carrocerías, que se dedicó prácticamente en exclusiva a realizar las carrocerías de Pininfarina para Ferrari. También se dedicó en aquella época a mantener y construir los Ferrari 250 GT, que competían en el

Campeonato de Gran Turismo creado por la F.I.A. Más tarde Ferrari compró Carrocerías Scaglietti, y centró allí toda la realización de las carrocerías de sus modelos. El acuerdo entre Gary Laughlin y Sergio Scaglietti, fue algo inusual en la forma de actuar de este carrocerero italiano y una de las pocas veces en las que trabajó para alguien que no fuera Ferrari. En la foto se

pueden apreciar un Ferrari 250 GT, de los que participaron en 1959 en el Tour de France y uno de los Chevrolet Corvette Scaglietti. A simple vista, se comprueba que existe mucha similitud entre ambos, tan sólo unos pequeños detalles los diferencian. El Corvette tiene unas tomas de aire en las aletas delanteras y en el frontal unas defensas a modo de paragolpes. En el interior las diferencias son mayores, sobre todo en el cuadro de instrumentos, que para el Chevrolet recurren a unos de fabricación americana. Pero la gran diferencia se esconde bajo su carrocería, el Chevrolet Corvette sigue manteniendo su mecánica americana, aunque para conferirle un grado más agresivo la retocaron, elevando la potencia hasta 315 caballos, capaces de permitirle acelerar de 0 a 100 en cinco segundos. También le dotaron de unos frenos mejores y una estabilidad superior que en los Corvette de serie. Todos estos cambios, además de contribuir a que este particular Corvette tuviese un carácter más deportivo, fueron aplicados en los coches de serie.

MADE IN USA
Los relojes del
cuadro de
instrumentos
fueron
fabricados por
un
especialista
en Estados
Unidos.



MÁS
POTENCIA
El motor del
protagonista
de nuestras
páginas se vio
sometido a
unos retoques
que le
aumentaron la
potencia a
315 caballos.



a Estados Unidos las primeras carrocerías de Sergio Scaglietti. Gary Laughlin, se encargó de que fuesen montadas sobre unos Corvette modificados. Los motores fueron retocados, con lo que su potencia llegó a 315 caballos, también se reforzaron los frenos, suspensiones, etc. Lo cierto es que, bajo un diseño italiano, se escondía un auténtico pura sangre, capaz de acelerar de 0 a 100 kilómetros por hora en cinco segundos. Las modificaciones técnicas que introdujeron en los Chevrolet Corvette Scaglietti, interesaron mucho a los responsables de General Motors, que años más tarde los introdujeron en los Corvette de serie.

Han pasado muchos años desde que Gary Laughlin logró cumplir su sueño dorado. Hoy en día sólo unos pocos de estos ejemplares se pueden contemplar en el Museo de Coches Históricos de Monterrey o en colecciones privadas en Japón. ○

T. C. Browne
Fotos: John Lamm

USADOS

USADOS

USADOS

USADOS

USADOS

USADOS

USADOS

Copyright Motor 16, 1991. Prohibida su reproducción.

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.

ganvam

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 T.I.	1020	880	780	630	—
Alfa 33 1.7 QV	1150	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 T.I. 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	1380	1150	—	—	—
Alfa 75 1.8 TB	—	—	1260	1010	—
Alfa 75 1.8 T América	1820	1550	1440	—	—
Alfa 75 2.0 C	—	1190	1090	930	800
Alfa 75 2.0 T.S.	1600	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	1360	930	—
Alfa 75 3.0 América	2280	1920	1740	1570	—
Alfa 90 2.0	—	—	—	730	560
Alfa 90 2.5	—	—	—	920	700
Alfa 90 2.4 TD	—	—	—	830	570
Sprint 1.5	—	—	810	660	530
Sprint 1.7 QV	—	930	840	—	—
GTV 2.0	—	—	—	880	700
GTV 2.5	—	—	—	1100	890
Spider 2.0 FL	—	—	1530	1280	1150
164 1.6 16V	2300	2070	—	—	—
164 3.0 V6	2980	2680	—	—	—
164 2.5 TD	2640	2380	—	—	—

AUDI

MODELO	90	89	88	87	86
80 CD	—	—	—	—	700
80 GTE	—	—	—	—	810
80 Quattro	—	—	—	—	1380
80 CD TD	—	—	—	—	710
80 Special	1890	1490	—	—	—
80 1.8 E	1750	1580	—	—	—
90 2.2 E	2120	1990	1790	1530	—
90 2.2 E Aut.	2400	2180	1950	1760	—
90 2.0 Front	2670	2450	—	—	—
90 Quattro	2800	2500	2250	2030	—
100 CC	—	—	—	1030	790
100 CD y 2.2 E	2090	1990	1870	1590	1160
1000 Avant	2380	2220	2010	1720	1300
100 CC Diesel	1670	1560	1410	1090	840
100 CC Turbo Diesel	1970	1770	1580	1240	950
200 Turbo	3390	3080	2710	2340	1900
200 Turbo Aut.	3650	3290	2960	—	—
200 CD	—	—	2110	1640	1230
200 Quattro	3580	3250	2710	2300	1860
200 V8	5850	5270	—	—	—
Coupe GT	2110	1790	1520	1220	930
Coupe Quattro	2760	2480	2120	1700	1290

BMW

MODELO	90	89	88	87	86
316/318	1440	1350	1220	1060	990
316 1.4p	1530	1440	1350	1160	1030
318 1.6	1620	1530	1400	1200	1060
318 1.4p	1710	1620	1490	1280	1160
318 1.8	1800	1700	1570	1360	1240
320 1.8	1890	1780	1650	1440	1280
320 1.4p	1980	1850	1710	1540	1370
324 D	1780	1620	1540	1420	—
324 TD	2100	1890	1710	—	—
325 1.8	2400	2230	2060	1890	1760
325 1.4p	2480	2310	2140	1970	1840
325i X	2790	2570	2440	2310	—

MODELO	90	89	88	87	86
--------	----	----	----	----	----

M3	4890	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
M535 i	—	—	—	2480	2120
535 i (nuevo)	4200	3840	3610	—	—
524 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	—	—
626 CS i	—	—	—	—	1710
635 CS i	4500	3990	3600	3260	2790
M635	6650	5880	5410	4750	4080

CITROEN

MODELO	90	89	88	87	86
2 CV 6 CT	—	—	—	260	200
Mehari 4 p.	—	—	—	280	230
LNA	—	—	—	—	160
LNA 11 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	680	580	—	—
AX 14 TRS	820	700	680	540	—
AX 14 TRS 5 p	860	740	630	—	—
AX 14 T2S	880	750	680	580	—
AX 14 T2S 5 p	920	790	670	—	—
AX GT	980	820	740	630	—
AX GT 5 p	980	830	—	—	—
AX 14 RD	770	680	—	—	—
AX 14 RD 5 p	800	680	—	—	—
AX TRD	810	690	—	—	—
AX TRD 5 p	850	710	—	—	—
Visa 11 Cab y ES	—	—	—	350	280
Visa 11 Super E y X	—	—	—	370	280
Visa GT	—	—	—	440	330
Visa 11 E	—	—	—	370	270
Visa 11 RE	—	—	—	390	300
Visa Challenger	—	—	—	430	310
Visa 14 TRS y Sylo	—	—	—	500	380
Visa GT	—	—	—	850	730
Visa 17 D y Challenger	—	—	—	590	470
Visa 17 RD y Sylo	—	—	—	620	500
GSA X3	—	—	—	—	280
BX	—	—	—	720	610
BX 14 E, RE, Leader T	960	810	740	630	450
BX 14 TRE y TGE	1030	870	790	670	570
BX 16 RS	—	—	—	—	500
BX 16 TS	1060	900	—	—	—
BX 16 TGS	1140	970	—	—	—
BX 16 TRS y Athera	1270	1070	980	830	690
BX 19 TGS	1210	1030	—	—	—
BX 19 TRS y Athera	1330	1120	1020	870	740
BX 19 GTI	1440	1220	1110	940	—
BX 19 GT 16 V	1920	1620	1380	—	—
BX 19 TRS Break	1490	1260	1140	970	820
BX D	1220	1040	930	720	530
BX 19 D y RD	1300	1110	1000	770	580
BX 19 TRD	1370	1170	1060	800	580
BX 19 TRD Turbo	1590	1350	1140	—	—
BX 19 RD Break	1460	1240	1120	860	730
CX 22 TRS	1300	1100	920	700	510
CX 25 GTI	—	—	—	1190	910
CX 25 GTI 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	1750	1580	1190	800
CX 25 RDT 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	87	86
308 GTS	—	—	—	4200	3100
400 GT	—	—	—	6700	5900
Mondial 8	—	—	—	6200	5500
Mondial Cabrio	9850	8400	7500	6750	—
Mondial T	9100	7700	7000	5900	5090
412	13800	11500	10350	—	—
Testarossa	16800	14000	12800	10700	9300

FIAT

MODELO	90	89	88	87	86
Panda 1000 S Fire	630	—	—	—	—
Panda Seley 4x4	850	—	—	—	—
Uno 45 Sting 3p	—	—	590	500	420
Uno Brio 45 3p	—	580	490	—	—
Uno 45 Fire 3p	700	600	570	520	440
Uno 45 Fire S 3p	780	670	600	510	430
Uno 45 Fire S 5p	820	700	630	530	450
Uno 60 S 3p	830	710	640	540	460
Uno 60 S 5p	870	—	—	—	—
Uno 70 SL 5p	980	840	760	640	540
Uno 70 SX 3p	950	820	730	620	—
Uno 70 SX 5p	990	850	770	—	—
Uno Turbo 3p	1150	990	890	750	640
Uno Turbo le ASKO	1260	1080	920	—	—
Uno DS 5p	930	790	710	590	470
Tipo 1.400	1080	920	790	—	—
Tipo 1.400 DGT	1160	1020	850	—	—
Tipo 1.600 DGT	1250	1080	920	—	—
Tipo 1.6V	1350	—	—	—	—
Tipo TD DGT	1450	1240	1060	—	—
Tempra 1.400	1140	—	—	—	—
Tempra 1.400 SX	1250	—	—	—	—
Tempra 1.600	1270	—	—	—	—
Tempra 1.600 SX	1360	—	—	—	—
Tempra 1.600 SX	1390	—	—	—	—
Tempra 1.900 D	1180	—	—	—	—
Tempra 1.900 TD	1550	—	—	—	—
Regata 70	—	—	460	390	—
Regata Mare	—	640	570	490	—
Regata 70 S	—	700	640	520	400
Regata 70 FS	—	—	—	340	—
Regata 100 S	—	—	—	410	—
Regata 100 S le	—	810	730	640	510
Regata Weekend S le	—	860	790	670	540
Regata Weekend DS	—	930	850	720	580
Regata DS	—	850	760	640	510
Regata DS Turbo	—	—	—	690	570
Ritmo Abarth 130 TC	—	—	—	—	450
Argentina 2.0 le	—	—	—	—	280
Argentina Volumex	—	—	—	—	390
Argentina 2.5 D	—	—	—	—	270
Croma GHT	1520	1280	1170	990	880
Croma Duemila	2000	1690	1540	—	—
Croma 2.0 le	2000	1690	1540	1310	1180
Croma Turbo le	2280	1930	1750	1500	1350
Croma TD	1850	1570	1480	1200	1080
Croma TD10	1620	1460	—	—	—

MODELO	90	89	88	87	86
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	330
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	350
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	410
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	420
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	430
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	440
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	450
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	460
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	470
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	480
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	490
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	500
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	510
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	520
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	530
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	540
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	550
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	560
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	570
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	580
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	590
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	600
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	610
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	620
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	630
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	640
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	650
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	660
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	670
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	680
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	690
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	700
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	710
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	720
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	730
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	740
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	750
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	760
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	770
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	780
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	790
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	800
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	810
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	820
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	830
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	840
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	850
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	860
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	870
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	880
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	890
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	900
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	910
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	920
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	930
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	940
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	950
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	960
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	970
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	980
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	990
Fiesta 1.1 1.3	---	---	---	---	1000

PRECIOS COCHES USADOS

PRECIOS COCHES USADOS



Sistema Usado Seguro Fiat. Vehículos de todas las marcas garantizados hasta 12 meses.



MODELO	90	89	88	87	86
--------	----	----	----	----	----

R-19 GTD 5p	1180	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	1080	920
R-21 GTX	1470	1240	1040	—	—
R-21 TXI	1820	—	—	—	—
R-21 2 L Turbo	2340	1980	1650	—	—
R-21 GTD	1480	1250	1040	930	800
R-21 Turbo D	1660	1400	1170	—	—
R-21 Turbo DX	1760	1490	1250	—	—
R-21 Nevada GTS	1530	1290	1080	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	1160	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 TXI	2320	1970	—	—	—
R-25 V6i	2730	2320	2090	1860	1590
R-25 V6 Turbo	3760	3190	2850	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 TXE Quadra	2650	2250	—	—	—
Espace Turbo D	2200	1870	1670	1280	960
Espace Turbo DX	2470	2110	1890	1470	1060
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 Sp. ER	1130	970	870	740	630
216 Vitesse	1260	1100	960	830	730
214 Si	1200	—	—	—	—
214 GSi	1300	—	—	—	—
216 GSi	1500	—	—	—	—
2400 TD	—	—	—	—	570
2400 S	—	—	—	—	570
3500 Vitesse	—	—	—	—	790
Vitesse plus ER	—	—	—	—	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	860	700	650	510	410
Metro 4p	800	700	600	510	—
Maestro 1.6	—	—	—	—	450
Maestro ER 2.0	1150	1000	850	720	590
Montego Mayfair	—	—	830	720	590
Montego 1.6 SL	1000	900	—	—	—
Montego ER 2.0	—	—	1000	900	—
Montego GSi 2.0	1250	1100	—	—	—
Montego GT 2.0	1350	1200	—	—	—
Montego Estate 2.0 GT	1350	1200	1000	900	—
Montego DSL Turbo	1250	1100	—	—	—

SEAT

MODELO	90	89	88	87	86
--------	----	----	----	----	----

Fania 40	—	—	—	300	230
Panda Sprint	—	—	—	—	280
Marbella Ly Playa	—	—	450	380	—
Marbella Special Junior	590	470	400	—	—
Marbella XL	630	540	460	—	—
Marbella GL	630	540	460	—	—
Marbella GLX	660	570	480	—	—
Ronda GLP 1.5	—	—	—	—	360

MODELO	90	89	88	87	86
--------	----	----	----	----	----

Ronda CUP 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	890	580	520	440	360
Ibiza Disc. Spc. Str. 1.2 5p	750	630	570	480	—
Ibiza 1.2 5p	—	—	520	510	—
Ibiza GL 1.2 5p	840	710	650	550	—
Ibiza GLX 1.2 5p	930	790	720	610	—
Ibiza GL 5p	800	680	620	530	—
Ibiza XL 1.5 5p	900	760	690	590	—
Ibiza GLX 1.5 5p	1040	770	690	—	—
Ibiza 1.5 5p	1040	890	—	—	—
Ibiza Disc. Spc. y Jun D3p	770	650	580	440	320
Ibiza GLD 5p	830	740	680	500	370
Ibiza XLD 3p	850	740	660	500	370
Ibiza Disc. Spc. y Jun D5p	820	690	630	480	—
Ibiza GLD 5p	910	780	700	540	—
Ibiza XLD 5p	910	780	700	540	—
Malaga Touring	720	610	—	—	—
Malaga Ly GL 1.2	—	—	550	450	—
Malaga GLX 1.2	750	640	570	480	—
Malaga 1.5	—	—	570	480	380
Malaga Touring 1.5	790	670	—	—	—
Malaga GLy Brisa	—	—	610	480	390
Malaga GLX 1.5	820	700	630	530	410
Malaga 1.5 1300cc	840	720	650	540	470
Malaga Touring D	790	670	—	—	—
Malaga LD	—	—	570	430	330
Malaga GLD	—	—	600	470	370
Malaga GLX D	500	770	—	—	—

TALBOT

MODELO	90	89	88	87	86
--------	----	----	----	----	----

Horizon 1.5	—	—	—	410	330
Horizon GL	—	—	—	440	360
Horizon GT	—	—	—	500	390
Horizon GLD	—	—	—	440	370
Horizon 2.0	—	—	—	510	400
Horizon GTD Aut.	—	—	—	510	400
Solara Escorial Art.	—	—	—	430	340
Solara Escorial D	—	—	—	580	480

VOLKSWAGEN

MODELO	90	89	88	87	86
--------	----	----	----	----	----

Polo Bunny 1.0	680	580	530	400	300
Polo 40 C	—	—	—	—	270
Polo C Oxford	—	—	—	—	280
Polo 45 C	730	630	560	420	340
Polo Fox 1.0	700	630	550	420	340
Polo 55 CL	800	680	620	480	360
Polo Fox 1.3	800	680	620	480	360
Polo Classic C 1.3	730	620	570	420	330
Polo Classic C 1.3	830	710	640	480	360
Polo Classic Del Air	770	650	—	—	—
Polo Fox B. seat	840	710	630	—	—
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 86 cv	870	760	660	—	—
Polo Coupé GT 75 cv	920	800	680	—	—
Golf 2-door 2 p	1120	950	—	—	—
Golf Sprinter 4 p	1180	1000	—	—	—
Golf CL 75 cv 2 p	1180	1020	820	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	1050	960	740	560
Golf GTD 2 p	1390	1180	1060	820	630
Golf GTD 4 p	1450	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 1.6 CL	—	—	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	1350	1150	—	—
Corrado 16 v	2300	1940	1650	—	—
Corrado G60	2640	2240	1900	—	—
Santana LX 1.8	—	—	—	570	480
Santana GL 5	—	—	—	850	660
Santana GLX GTD	—	—	—	630	480
Santana GLT	1280	1070	960	810	620
Schroeder GTX	1450	1230	1110	940	750
Schroeder GL 16v	1430	1220	1040	—	—

VOLVO

MODELO	90	89	88	87	86
--------	----	----	----	----	----

244 GL	1650	1450	1260	1070	850
244 GLT	1950	1650	1500	1350	—
244 GLD	1510	1310	1160	970	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	860	770
360 GLE	1560	1420	1230	1080	850
360 GLT	1520	1370	1180	1030	850
440 GL	1470	—	—	—	—
440 GT	1690	1620	—	—	—
440 GLE	1890	1620	—	—	—
440 Turbo	2100	1820	—	—	—
440 GL	1800	—	—	—	—
460 GLE	1950	1770	—	—	—
460 Turbo	2150	1970	—	—	—
480 ES	2180	1950	1670	1510	—
480 ES Turbo	2470	2100	1970	—	—
740 GL	1700	1530	1300	1070	860
740 Master	2100	—	—	—	—
740 2.0	2100	—	—	—	—
740 GLE	2080	1880	1640	1350	1080
740 GLI	—	1570	1320	—	—
740 200 cv	3500	—	—	—	—
740 GLD	1620	1440	1230	1060	850
740 Turbo Diesel	2180	2080	1840	1410	1120
740 Turbo Intercooler	2250	2150	1820	1360	1090
740 Master	2050	—	—	—	—
745 GLE	2000	1870	1580	1350	1080
745 Turbo Diesel	2150	1970	1550	1370	970
745 Turbo Intercooler	2120	1940	1620	1360	1090
760 GLD	2890	2610	2180	1880	1490
760 Turbo Diesel	3020	2700	2310	1960	1570
780 Turbo Intercooler	3150	2840	2390	2050	1620
780	4510	4050	3460	2920	—

Valderribas Motor S. A.
C. Valderribas, 75. Dr. Esquerdo, 108 Telf. 561 48 00 Fax 561 48 06 28007 Madrid

TODOS LOS MODELOS PARA QUE VD. PUEDA PROBARLOS

VENTAS - TALLERES - RECAMBIOS

FINANCIACION VW CREDIT

AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS

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

Renault 21 2.0 Turbo, 90 1.925.000
Opel Vectra GT, 4p., A.A. D.A., etc., 89 1.825.000
Mercedes 300 E, A.A., muchos extras, 87 3.300.000
Mercedes 190 2.3 16V, full equip, 86 2.350.000
Opel Senator 3.0i, full equip, 88 3.450.000
Suzuki Samurai, muchos extras, 90 1.175.000
Opel Calibra 2.0i, 9.000 km, seminuevo, 91 2.700.000

Abrimos sábados tarde y domingos mañana

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

F. TOME, S.A.
PEUGEOT 205 GT,
año 85,
con garantía
de 12 meses.
590.000 ptas.

Sr. Moreno.
Teléfonos (91)
329 33 14/329 33 15.

F. TOME, S.A.
RENAULT 21 TXE,
con todos los extras,
año 88,
con garantía 18 meses,
por 1.350.000 ptas.

Sr. Moreno.
Tels. (91)
329 33 14/329 33 15.

F. TOME, S.A.
ALFA 33 1.5 TI,
con pocos km.,
año 87,
garantía 18 meses,
por sólo 850.000 ptas.

Sr. Moreno.
Teléfonos (91)
329 33 14/329 33 15.

F. TOME, S.A.
RENAULT 21 TXE NEVADA,
con aire acondicionado,
año 87,
garantía de 18 meses,
por 1.150.000 ptas.

Sr. Moreno.
Tels. (91)
329 33 14/329 33 15.

F. TOME, S.A.
Nuevo OPEL CORSA
JOY 1.4 SPORT,
año 91,
poquitos km.,
con garantía de 2 años,
por 1.075.000 ptas.

Sr. Moreno.
Tel. (91)
329 33 14/329 33 15.

F. TOME, S.A.
¡OJO FALTA!
Año 88,
con 18 meses de
garantía,
790.000 ptas.

Sr. Moreno.
Teléfonos (91)
329 33 14/329 33 15.

F. TOME, S.A.
POLO COUPE GT,
año 89,
garantía 2 años,
por 790.000 ptas.

Sr. Moreno.
Tels. (91)
329 33 14/329 33 15.

SEAT **F. Tomé**

VEHICULOS DE OCASION DE MANOS DE UN AMIGO

GARANTIA TOTAL ESCRITA

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

F. TOME, S.A.
PEUGEOT 405 MI 16,
año 89,
full equip,
impecable,
con garantía de 24
meses,
por sólo 2.200.000
ptas.

MERCEDES 300 GD, to-
doterreno, diesel, perfecto
estado, muy cuidado, full
equip, cabrestante, emisora,
alarma, bola, remolque,
brújula rumbo, boti-
quín, 2 juegos llantas, etc.
Precio: 2.250.000 ptas.
Teléfonos (91)
55 00 61/55 00 86.

F. TOME, S.A.
FORD FIESTA 1.4 S,
año 88,
impecable,
garantía 18 meses,
por sólo 690.000 ptas.

Sr. Moreno.
Tels. (91)
329 33 14/329 33 15.

F. TOME, S.A.
CITROËN AX SPORT,
año 90,
con pocos km.
y garantía 2 años
por 890.000 ptas.

Sr. Moreno.
Tels. (91)
329 33 14/329 33 15.

F. TOME, S.A.
MERCEDES 300 E,
«precioso»,
con muchísimos extras,
garantía de 6 meses,
por 3.500.000 ptas.

Sr. Moreno.
Tels. (91)
329 33 14/329 33 15.

F. TOME, S.A.
OPEL ASCONA 2.0 GT,
año 87
con A.A.,
garantía 18 meses,
por 975.000 ptas.

Sr. Moreno.
Tels. (91)
329 33 14/329 33 15.

RENAULT Fuego GTX 2
l., aire acondicionado, di-
rección asistida, cierre
centralizado, elevallunas
eléctricas, pre-radio, segu-
ro a todo riesgo hasta fe-
brero 92, siempre garaje,
M-GS, ITV pasada, 800.000
ptas. Tel. (91)
738 98 62. Noches.

MERCEDES 190 E, va-
rios modelos. Tel. (91)
255 86 21/22.

R-25 TX, verde oscuro
metalizado, finales 1989,
aire, elevallunas eléctrico,
cierre centralizado, siem-
pre en garaje, 1.650.000
ptas. Teléfono (91)
411 78 22. Llamar hora-
rio oficina.

VOLKSWAGEN Golf Ca-
brio, 850.000 ptas. Tel.
(91) 256 17 17.

VOLVO 480 ES, negro,
1989, aire, radiocasete,
perfecto estado, particu-
lar, 1.800.000 ptas. Tel.
(91) 733 76 62. Horas
oficina, Srta. Ana.

MATRA Murena 1.6, par-
ticular, impecable,
75.000 km., extras, llan-
tas, techo, alerón. Tel.
(945) 22 02 46. Oficina.

NISSAN Sunny GT-R Tur-
bo 4x4, 220 CV, ABS,
B-MP, 6.000 km., negro,
garantía 3 años. Tel. (93)
451 01 01. Marcos.
4.500.000 contado.

SUBARU Coupé Turbo
4WD, dos años, nuevo,
2.000.000 ptas, garantía
oficial, 1 año. Tels. (91)
255 86 21/22.

VENDO plataforma gira-
toria para turismos, sólo
dos horas de uso, total-
mente nueva y comprada
este año, precio 50% de
su valor. Tel. (987)
45 01 21.

MONO ignífugo, tres ca-
pas, nuevo, rojo, talla 56,
45.000 ptas. Tel. (93)
692 18 24.

NOUVEAU

HONDA T200 (TRIAL) 390.000 PTAS

HONDA XR 80 R
A PARTIR DE 10 AÑOS

HONDA XR 80 R
HONDA QR 50
GARANTIZADAS. VEN A VERLAS

C/ PALACIOS, 4 (Zona Estrecho). Tel. 570 13 88. Fax 570 13 88 28039 MADRID

NOUVEAU

HONDA XR 80 R

- **ECLIPSE 190 C.V. MOTOR 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.

C/ ANTONIO LEYVA, 23
28019 MADRID
TF: 269 34 15- 469 78 06 FAX: 469 22 70



OPORTUNIDAD 300
CE, mod. 88, automático,
full equip, negro,
3.500.000 ptas. 735i,
año 88, full equip,
1.950.000 ptas. Audi 90
2.3, año 90, negro,
1.500.000 ptas. Precios
export. Tel. o fax:
07-49 71 35-128 40.

CLIO 16V, agosto 91, di-
rección asistida, pintura
metalizada azul, sport,
alarma, 3 años, garantía
5.000 km., 1.750.000
ptas. Teléfonos (96)
325 37 14. José, tardes,
o tel. 365 59 68 noches.

PORSCHE 911 Carrera
Cabriolet, azul metalizado,
impecable. Tels. (91)
431 45 30/431 44 59.
Juan.

PORSCHE 944 Targa,
muchos extras, motor
nuevo con factura, perfec-
to, buen precio. Tel. (91)
255 86 21/22.

BMW 735i, todos extras,
1981, único propietario,
super cuidado,
1.400.000. Tel. (91)
255 86 21/22.

PARTICULAR Mercedes
300 D, M-DX, 97.000
km., 1.250.000 ptas,
aire, metalizado, servodi-
rección, cierre centraliza-
do, único propietario, a
toda prueba o revisión.
Tel. (91) 319 05 69. No-
ches.

DATSUN 280 ZX Targa,
compro, voy a verlo. Telé-
fonos (91) 450 03 62 y
450 39 74.

PATROL 2.8 TD, corto, 3
puertas, Tecnipauto, S.L.,
Pamplona, tel. (948)
26 27 62. Gerona, tel.
(972) 30 15 30. Disponi-
bles, nuevos, a estrenar.

MERCEDES 250 S, anti-
guo, conservación exce-
lente, 400.000 ptas. to-
tal. Teléfonos. (91)
255 86 21/22.

TECNIPAUTO, S.L. to-
doterreno 3 y 5 puertas,
disponibles. Tels. (948)
26 27 62, Pamplona, y
(972) 30 15 30, Gerona.
Nuevos, a estrenar.

BMW M-3, 1987, abso-
lutamente todos extras,
garantizado 12 meses,
3.200.000 ptas. Tel. (91)
255 86 21/22.

BMW 635 CSI, 1987,
original español, garanti-
zado, muy buen precio.
Tels. (91)
255 86 21/22.

ALFA Romeo 33 Q.V.
1.700, 1990, 20.000
km., extras, garantía 12
meses, precio superinter-
sante. Tel. (91)
255 86 22. Azcona, 62.

¡ANUNCIESE HOY!

Envíenos este cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en mayúsculas. El precio por palabra es de 50 ptas. También puede anunciarse en los módulos de 40x40 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

CASTELLANA MOTOR
LAS OCASIONES
MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todas las marcas y modelos

- Revisados
- Con garantía hasta 18 meses
- Financiados hasta 36 meses

Contactos Sres. Mera Echavarría Corpas Martínez Peñacoba

UNA OCASION DE AMIGO.

Estamos donde siempre.
P. de la Castellana, 278. Tels.: 315 31 40 - 315 33 40
Castellana Motor S. A.

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 _____

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
Seat Ibiza 4v.	89	Bianco	23.000	526.000	Citroën AX Sport	90	Bianco	8.000	1.075.000
Ford Fiesta 1.1 Super Hit	87	Negro	40.000	626.000	Seat Ibiza 1.5 SXI A.A.	88	Bianco	30.000	1.075.000
Opel Corsa City	89	Bianco	14.000	645.000	Opel Corsa 1.4 S	91	Rojo	7.000	1.075.000
Renault 5 GTL	87	Gris	35.000	676.000	Opel Corsa 1.4 S 4p. TR	91	Azul	10.000	1.075.000
Citroën AX 11 RE	89	Gris	25.000	676.000	Opel Kadett 1.8 S Top A.A.	88	Negro	37.000	1.125.000
Opel Corsa 1.3 Cup	86	Bianco	57.000	690.000	Ford Orion 1.6, autom.	88	Bianco	17.000	1.125.000
Ford Fiesta 1.1 Super Hit	89	Bianco	12.000	690.000	Peugeot 205 SRD A.A., D.A.	88	Bianco	32.000	1.150.000
Ford Fiesta 1.4 Ghia	87	Champán	40.000	695.000	Peugeot 205 GHD	90	Bianco	20.000	1.150.000
Alfa Romeo Giulietta 2.0 A.A. FE	86	Rojo	50.000	695.000	Alfa Romeo 33 Red	90	Rojo	15.000	1.150.000
Alfa Romeo 33 1.5 TI	87	Rojo	39.000	750.000	Peugeot 205 GTR	90	Bianco	22.000	1.175.000
Alfa Romeo 33 1.3	88	Gris	32.000	780.000	Ford Escort 1.6i Cabriolet	88	Bianco	21.000	1.175.000
Citroën AX Sile	89	Bianco	23.000	785.000	Ford Sierra 2.0 i S, 3p., A.A.	86	Bianco	55.000	1.175.000
Ford Orion 1.4	88	Rojo	50.000	890.000	Ford Escort 1.8 D.	90	Bianco	21.000	1.220.000
Citroën AX 11 New York	90	Bianco	13.000	845.000	Ford Orion 1.8 D. Ghia	89	Bianco	26.000	1.220.000
Opel Corsa 1.5 S. Swing Sp.	90	Bianco	13.000	875.000	VW Golf 1.6 Splitter	89	Rojo	23.000	1.225.000
Seat Ibiza 1.5 GLX A.A.	89	Bianco	23.000	890.000	Renault 21 GTS A.A.	88	Bianco	53.000	1.250.000
Renault 11 Turbo	89	Rojo	32.000	890.000	Citroën AX GT, A.A., 3p.	90	Bianco	16.000	1.250.000
Opel Kadett 1.3 LS 4p.	88	Rojo	36.000	890.000	Renault 19 Diesel	89	Rojo	36.000	1.275.000
Peugeot 205 Lacoste A.A.	88	Bianco	34.000	890.000	Opel Corsa 1.6 GTS	91	Gris/C.	11.000	1.275.000
Peugeot 205 XLD	89	Rojo	28.000	825.000	Opel Kadett GSI, A.A.	88	Bianco	45.000	1.275.000
Ford Fiesta 1.4 CLX	91	Rojo	11.000	925.000	Peugeot 309 GLD	89	Bianco	31.000	1.275.000
Seat Ibiza Diesel	91	Bianco	17.000	950.000	Citroën AX GT, A.A., 2p.	91	Negro	10.000	1.325.000
Renault 5 GT Turbo	87	Negro	41.000	950.000	Peugeot 309 SR, A.A.	89	Rojo	33.000	1.325.000
Ford Escort	88	Rojo	23.000	1.050.000	Citroën BX 14 Diesel	90	Bianco	21.000	1.325.000
Alfa Romeo 33 1.5 A.A.	88	Champán	26.000	1.050.000	Citroën BX 19 GTI, ABS, A.A., FE	88	Gris/Met.	34.000	1.350.000
Citroën AX 14 TRD Sp.	89	Negro	21.000	1.070.000					

VOLKSWAGEN Escarabajo, muchos modelos, varios precios. Tel. (91) 255 86 21/22.

OPEL Kadett GSI 2.0, 1987, rojo, techo corrido original, garantizado. Tels. (91) 255 86 21/22.

SIERRA Cosworth, M-HF, blanco, buen estado, precio interesante. Tel. (91) 255 86 21.

OPEL Omega 2.0i, aire acondicionado, 40.000 km., impecable. Azcona, 62.

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.

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.

MAZDA 626 Sédán 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.

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.

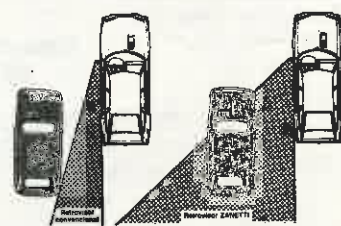
ALFA Spider rojo 1991, M-MH, nuevo. Tel. 314 25 26. 21 horas.

RETROVISOR Zanetti

¡Elimina el ángulo muerto!

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

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



Necesitamos distribuidores en todas las provincias.

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

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

BMW M3 1987, absolutamente todos extras, garantizado 12 meses, 3.200.000 ptas. Tels. 255 86 21/22.

MERCEDES 250-S antiguo, conservación excelente. 400.000 total. Tels. 255 86 21/22.

VW Golf GL Diesel, 1983, rojo, 140.000 km, impecable guardado garaje, techo, radio, neumáticos/frenos nuevos. 550.000 ptas. Tel. 416 55 53.

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

GOLF G60, 34.000 km, muy cuidado, aire A. ABS, Recaro alarma Blaupunkt. 2.500.000 ptas. Tels. (93) 217 17 17 y 209 27 69.

MERCEDES 190 2.3 16V full, cuero español, 90.000 km, perfecto estado, particular, 3.500.000 ptas. Teléfono (91) 650 54 17.

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.

RENAULT Fuego GTX 2L, aire acondicionado, dirección asistida, cierre centralizado, elevallunas 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.

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

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

OPEL Kadett GSI 2.0, 1987, rojo, techo corrido 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.

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.

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

DITECNICA

**GARANTIA
HASTA 3 Y 7 AÑOS**



PONTIAC TRANS SPORT



CHRYSLER VOYAGER



JEEP WRANGLER



JEEP CHEROKEE ABS 190 C.V.

EXPOSICION Y VENTA:
C/ Velazquez, 146
Tfns.: 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

MERCEDES 300E 24V, 1990, full equipo. 5.700.000. 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.

VOLVO A. VALLE DE ORO
CONCESIONARIO OFICIAL PARA LA ZONA SUR
TALLER EXPOSICION Y VENTA
Ctra. Toledo Km. 17,5 6779192
C/ Getafe, 18- LEGANES 6943200

EN VEHICULOS DE OCASION
GARANTIA 12 MESES VOLVO

su Volvo financiado desde
41.829 ptas mensuales

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

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.

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

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

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

VENDO Mercedes 180-D, año 1959, impecable. 780.000 ptas. Mando fotos. Tel. (965) 55 05 96.

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.

AUDI 200 Turbo Quattro, muy cuidado, todos extras, muy buen precio. Tel. (91) 730 20 26. Noches. **FIAT** Tipo 16V, aire, asientos Recaro, impecable, un año. Tel. (91) 442 34 95. Noches.

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

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

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.

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

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)
TEL: (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

MERCEDES 190 E, superdeportivo, suspensión sport, llantas anchas, techo, etc., 1.650.000. Azcona, 62. Tel. (91) 255 86 22.
CLASICO Porsche 911-E, año 1969, perfecto. 2.500.000 ptas., particular. Tel. (91) 759 41 06.

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

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.
MERCEDES 190E, muchos extras, 1.700.000 ptas. Tel. 256 17 17.

SUPEROCASION Alfa 75 2.0, aire acondicionado, servodirección, buen estado. Sólo 850.000 ptas. Azcona, 62. C.A.N.S.A.
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.

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.
PARTICULAR Porsche 911 Cabriolet, año 89, negro, spoiler. Tel. (91) 766 16 32.

AUTO RADIO

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

15% Descuento

VISA, ETC.

UNION

«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

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

PORSCHE 928, accidentado, M-EG, motor-caja, llantas, neumáticos, interiores y cristales, etc. Bien cuero, aire. Tels. (96) 528 21 22/528 31 53.
PORSCHE 944 1985, burdeos metalizado, impecable, motor 20.000 km. C.A.N.S.A., Azcona, 62. Tel. (91) 255 86 21.

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

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

BMW 735i, todos extras, original español, único propietario, perfecto estado, 1.400.000 ptas. Tel. (91) 256 17 17.
PARTICULAR vende Fiat Croma Turbo Diesel I.D., 3 meses, garantía oficial 9 meses. 2.200.000. Tel. (911) 22 74 49. Muchos extras.

PORSCHE 928-S, reestreno, 6.500.000. Tel. (974) 22 77 30. Llamar noche.
VENDO Clio 16V, 3.000 km. Tel. 357 47 50.
VW Golf G-60, particular, 10 meses, techo, aire, ABS, Blaupunkt, ABS, 14.000 km, 2.500.000. Tel. (93) 280 45 80.

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

TEL: (91) 7 66 65 05 - TELEFAX: 7 66 98 40

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

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

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

DITECNICA



CADILLAC SEVILLE STS

GARANTIA HASTA 3 Y 7 AÑOS



CHRYSLER LE BARON CABRIO



DAYTONA



CORVETTE ZR-1 COUPE

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

AUTOMOVILES IMPORTACION

A ESTRENAR. DESCUENTOS IMPORTANTES.
ESCARABAJOS CABRIOLET CON AIRE
ACONDICIONADO DE FABRICA.
PORSCHÉ, MERCEDES, BMW
ULTIMOS MODELOS.

C/ CASTELLO 98 TEL: (91) 4 11 36 29

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.

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

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, importados desde Alemania.

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.

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

HONDA Civic, 1981, muy cuidado, 350.000. Tel. 255 86 21/22.

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.

ROVER Sterling, M-IC, 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.

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.

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.

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.: 431 15 15. FAX: 575 57 71

BBS®

TECHNIK AUS DEM MOTORSPORT

IMPORTADOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA
Turisport
Pérez Galdós, 40 08012 Barcelona T 93 237 83 24

RUEDAS DE ALEACIÓN



Rueda RM (2 piezas)



Rueda RZ (monobloc)



Rueda RJ (monobloc)



Rueda RF (3 piezas)

LA OBRA MAESTRA

Rueda RS
(3 piezas)



NOVEDAD

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

OPEL Kadett GSI 2.0 negro, M-K, elevalunas, cierre, techo corredizo, antinieblas, siempre garaje. 1.500.000 ptas. Año 89. Tel. 858 26 56.

FIAT Uno 70 SX, 5 puertas, M-JC, perfecto, 12 meses garantía. Tel. 255 86 21/22.

JAGUAR XJ 53,6, SE-AU, todos los extras, en perfecto estado, color verde, preequipo, teléfono, etc. Teléfonos (90) 815 52 36 y (95) 423 41 40.

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.

PARTICULAR BMW 525i, M-KL, Full Equip. Tel. (91) 766 24 10.

LOTUS Elan particular, descapotable, 165 CV, alarma con mando y radiocasete, con panel extraíble, en garantía, sólo 2.000 km. 5.000.000. Tel. 319 21 85.

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

SEAT 124 Esp. 1.600, rojo, volante llantas, radio, estabilizador trasera, antinieblas, ITV, buen estado. Tel. (91) 439 15 92.

VENDO Supercinco GT-Copa Turbo B-IF, 54.000 km, Sostre, pintura metalizada, altavoces, alarma. Tel. (93) 793 88 40. Jordi.

ACCESORIOS Y RECAMBIOS. TODO EN COMPETICION

AUTO VILARDELL

C/BALMES, 25. TEL.: (93) 318 05 89 - BARCELONA 08007



GEMINI
ELECTRONICA

Industria, 201
Cerro Blanco, 1
Pepita, 40

08026 BARCELONA
28026 MADRID
46009 VALENCIA

TEL: 4 56 43 90
TEL: 5 65 05 92
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



Luz potente

UN nuevo faro portátil acaba de ser presentado por Bosch. El nuevo Halo 4 Electronic es un pequeño y manejable faro recargable y portátil de luz halógena. Tiene un peso de apenas un kilogramo y está equipado con una lámpara halógena y otra de reserva. Se destaca por su compacto diseño y una carcasa a prueba de rotura. El cabezal de luz, situado en la mitad superior, puede inclinarse 90 grados hacia atrás y veinte hacia delante, para lograr la iluminación más perfecta de la zona deseada. Además, tiene un práctico sistema de recarga por acumulador y un indicador de capacidad de carga.

Comunicación ininterrumpida



SPORT Intercom ha desarrollado una línea de intercomunicadores diseñados para rallyes, con la cooperación de pilotos de la categoría de Guillermo Barreras, Pepe Alonso o Germán Castrión. Fruto de este desarrollo en competición se han logrado unos intercomunicadores cuya característica es que todo el sistema está integrado dentro del casco. El poten-

ciómetro para el volumen se integra directamente en la mentonera del propio casco. La calidad del sonido, sin interferencias ni acoples, se ha comprobado en vehículos del grupo A y prototipos de tierra.



Fernando de Baviera con Honda

EL pasado día 21 tuvo lugar la inauguración oficial del nuevo concesionario de Honda Auto Fdo. Baviera S.A., sustituyendo su anterior representación, la firma alemana BMW, por la cada vez más prestigiosa Honda. A partir de ahora los interesados en adquirir un automóvil Honda podrán dirigirse a las instalaciones del paseo de La Castellana 121, Orense 3-5 y en la Avda. de La Ilustración. Aprovechando esta inauguración se presentó el nuevo Civic en tres versiones, todas con motorizaciones de 16 válvulas y hasta 160 caballos de potencia.

Serie azul de Krafft

LA marca guipuzcoana de productos para el cuidado y mantenimiento del automóvil, Krafft, acaba de presentar

una completa gama de productos para la limpieza de su coche denominada Serie Azul. Está compuesta por siete productos, todos ellos equipados con pulverizador, que mantienen la postura de esta marca de ofrecer productos no dañinos para la capa de ozono. Los productos que forman esta ecológica gama son los siguientes: un producto que lava y encera, polish rápido, limpia llantas, lava parabrisas, limpia motores, limpia cristales y limpia interiores, todos ellos presentados en cómodos envases con una capacidad de 500 centímetros cúbicos.

BANDIT CUBIERTA

La firma de componentes y accesorios para motocicletas TCP, acaba de comercializar un nuevo carenado integral de líneas redondeadas y agresivo aspecto para la Suzuki Bandit. Este carenado incorpora un faro H-4 extraplano y un mayor confort de marcha, además con esto se consigue una velocidad punta superior aproximadamente en 15 kilómetros por hora. Otra importante ventaja son las entradas de aire canalizadas directamente a la cabeza de la culata para una mejor refrigeración de ésta. Para completar esta realización se incorpora un guardabarros frontal que optimiza la refrigeración del disco de freno y la llegada de aire al radiador. Los colores disponibles son rojo '91 y verde '92.



mación presidido por su decano, D. Javier del Moral y por D. Antonio Méndez, presidente de Creativos de Publicidad, fueron entregados los premios correspondientes al «I premio Creativos», que en es-

ta su primera edición fueron convocados bajo el lema: «Madrid, Capital europea de la cultura 1992». Los ganadores del premio creativos fueron: Santiago Pina Arenas y Alejandro Mayans.

EL COFRE DEL TESORO

La famosa marca de whisky Justerini & Brooks, tradicional proveedor de la Casa Real Británica, presenta su mayor tesoro, y lo hace con una magnífica caja como las que se usaban en los barcos y en las que el capitán, tradicionalmente, guardaba su libro de bitácora y en este caso el sensacional whisky J&B de 25 años, nunca comercializado hasta este momento.

Con motivo del 25 aniversario de J & B en nuestro país se pondrán en circulación 600 botellas numeradas.





"Esta noche, después de una larga espera, este hombre disfrutará a fondo de su Gran Auto".

Ha sido un día largo y lleno de emociones. Se han cobrado buenas piezas y pronto estará de vuelta en casa disfrutando a fondo de su Gran Auto. Contemplando el interior del Koenig C62, el automóvil más caro del mundo, o descubriendo los pasos que han hecho posible domesticar los 300 caballos del Porsche 911 Turbo. Disfrutando del fascinante mundo que sólo hay dentro de su Gran Auto.



La gran revista de unos pocos.

ACTUALIDAD

**FORD SIERRA
CON TELEVISION**

CINE SOBRE RUEDAS

Por cien mil pesetas el cliente de un Sierra 2.0i Ghia puede ofrecer a su familia el viajar disfrutando de unos dibujos animados, una buena película o el último culebrón.

A partir de ahora va a ser mucho más fácil realizar en automóvil un viaje largo con niños. La solución viene de la mano de Ford que, en estos días, pone a disposición de los compradores del Sierra 2.0i Ghia, una televisión portátil con vídeo incorporado, además de un mando a distancia y un juego de auriculares, todo ello por un costo adicional de 100.000 pesetas.

El sistema, de la marca Philips, se adapta perfectamente en el habitáculo del Sierra. La pantalla de 4 pulgadas montada sobre un soporte tipo flexo se puede extraer del automóvil pasando a ser totalmente autónoma por medio de pilas o un alimentador. Pero lo mejor viene de la mano del reproductor de vídeo VHS montado en el maletero, a salvo de ladrones y acoplado en el reverso del respaldo trasero. Instalado en la sección más pequeña, en la que se abate, permite acceder al aparato para cambiar de cinta en marcha, sin tener que parar para nada. Este reproductor cuenta con un mando a distancia por cable con todas y ca-

da una de las funciones del aparato, un mando fácil de manipular por parte de los más pequeños de la casa. Además, se trata de un reproductor preparado para este tipo de utilización, pues reproduce cintas, sin pegas, en las carreteras más bacheadas. También se pueden utilizar unos auriculares para no molestar a quien conduce.

Aunque este sistema audio-visual está a la venta también en otros comercios al margen de los conce-



VISION CAR DE PHILIPS
El sistema ofrecido por Ford incluye un monitor de cuatro pulgadas extraíble, un reproductor situado en el maletero con mando a distancia y unos auriculares. Todo ello montado cuesta 100.000 pesetas.



sionarios Ford, optar por su compra al adquirir un Sierra tiene la ventaja adicional de contar con la seguridad de que la instalación la realiza un servicio oficial de la marca a un coste muy razonable.

Todo parece indicar que en un futuro el usuario pasará todavía más horas en el coche. Atascos, viajes largos, etcétera. Con el Vision Car de Philips ofrecido por Ford seguro que ese tiempo se pasa volando. ○

FORD SIERRA 2.0i GHIA
Esta oferta solamente es válida para los clientes que compren un Sierra en versión 2.0i Ghia.



TOYOTA CELICA
GT FOUR/TAMIYA Y LANCIA DELTA
INTEGRALE/KYOSHO

DUELO A ESCALA



Al disputado Campeonato del Mundo de Rallyes le han crecido los enanos, réplicas a escala del Toyota Celica GT Four y el Lancia Delta Integrale 16V, miniaturas que nos ofrecen nuevas sensaciones y que, por sus características y prestaciones, hay que considerar como algo más que juguetes.

La primera impresión, viéndolos en fotos, puede inducir a engaño, ¡Parecen de verdad!, pero, aunque de cerca, su tamaño nos saque del error, hay que reconocer que son bastante más que juguetes, puesto que sus características les asemejan a un verdadero coche de rallye.

Pero lo que realmente nos a impulsado a realizar esta prueba es analizar el comportamiento de los pequeños coches de radio control en sus dos modalidades, con motor de explosión o eléctrico. Para esto, eran muy adecuadas las réplicas del Toyota GT-Four, que en manos

TOYOTA CELICA GT FOUR/ TAMIYA

Esta impulsado por un motor eléctrico que alcanza una velocidad de 30 km/h. La tracción es a las cuatro ruedas con doble diferencial. Transmisión por varillas. Tiene un precio aproximado de 23.000 pesetas.



**LANCIA DELTA
INTEGRALE
16V/ KYOSHO**
Modelo en escala 1/8 con motor de explosión de 1,75 centímetros cúbicos y una potencia de 0,5 caballos. Tracción a las cuatro ruedas con tres diferenciales y transmisión por palieres. Precio: 56.000 pesetas.



PEQUEÑOS DETALLES

A la izquierda detalle del variador y la pila del Toyota. A la derecha el depósito de la gasolina con los cebadores, el filtro de aire y el pequeño cilindro.



Fiat Lubrificanti

COMO LOS DE VERDAD

Las suspensiones de estos dos modelos recuerdan totalmente a las de un coche de competición con amortiguador de aceite que puede ser regulados.

de Carlos Sainz ha logrado el sub campeonato del mundo de rallyes y que en la versión de Tamiya está impulsado por un motor eléctrico y compararlo al Lancia Delta Integrale 16V del Campeón del Mundo Juha Kankkunen, que en la réplica de Kiosho está propulsado por un diminuto motor de explosión de 1,5 centímetros cúbicos.

Por una parte, ambos modelos tienen varias características similares, por ejemplo la escala, pues los dos reproducen a 1/8 los modelos originales. También es común a ambos la tracción a las cuatro ruedas, aunque con algunos matices que los diferencian. Por último, son similares también en todo lo referente al sistema de radio.

Pero, probablemente, sean sus caracteres diferenciadores los que mejor puedan servir para indicar al profano cuál de los dos tipos de motores se adapta mejor a sus necesidades y realizar así, una compra acertada.

Por supuesto, el motor de explosión reproduce con mayor fidelidad la sensación de controlar un coche «de verdad», nada más arrancarlo, mediante un sistema de tirador en el caso de este Kiosho, el agudo so-

nido de su motor y el olor del combustible especial para estos vehículos, dan una gran sensación de veracidad. Estos motores de explosión tienen el mismo tipo de exigencias que uno de mayor cilindrada, primero hay que efectuar un corto rodaje que dejará los distintos elementos mecánicos dispuestos para su correcta utilización. Por otra parte, es preciso efectuar una carburación acorde con las circunstancias. A diferencia de los motores convencionales, estos pequeños propulsores no incorporan encendido, por lo que es preciso recurrir a una batería de pilas o a la de un coche, para que la pequeña bujía se ponga incandescente y proporcione la chispa necesaria.

El caso del Toyota eléctrico es completamente diferente, sencillamente es necesario ajustar correctamente el trim (control de ajuste del ángulo de dirección y del acelerador y freno) que por otra parte también hay que ajustar en los coches de gasolina. Después, instalar la batería y a correr. Las prestaciones en estos modelos que nos ocupan son similares y pueden alcanzar 40 kilómetros por hora.

SENCILLOS Y EFICACES

El Lancia utiliza tres diferencias con lo que el reparto de potencia entre los dos ejes se realiza con mayor efectividad cuando una de las ruedas queda sin tracción. El Toyota, por su parte, sólo utiliza dos diferencias pero esto no tiene demasiados inconvenientes, pues de-

DIFERENCIAS



El equipo completo

AMBAS versiones tienen sus características propias y por tanto necesitan unas piezas y unos útiles específicos. Como hemos visto, los coches eléctricos resultan a todas luces más sencillos de utilizar y necesitan un menor número de piezas para su manejo. Imprescindible es, por supuesto, la emisora. En este caso, nuestro Toyota empleaba una Tamiya ADSPEC, con empuñadura de tipo pistola, modulación en AM, y que incluye además un cronómetro digital en el volante. Instalado en el coche, un receptor se encarga de recibir la señal que transmite a un servo que controla la dirección y el acelerador. Además, son necesarios un variador que modula la potencia y por supuesto la batería, que tiene una duración de aproximadamente cinco minutos. Para recargar estas pilas se emplea un cargador especial. El precio aproximado del Toyota es de

23.000 pesetas. A parte la emisora con receptor-regulador, un juego de cristales y un servo que cuesta aproximadamente 37.000 pesetas. Por último, cada pila tiene un precio que ronda las 7.000 pesetas. El Lancia de Kiosho equipado con motor de explosión necesita igualmente una emisora, en este caso una Sanwa Turbo-Pistol que cuenta con receptor, un juego de cristales, dos servos y sus correspondientes silentblocks. El precio aproximado es de 13.000 pesetas. Este modelo cuenta con arranque incorporado por lo que no se necesita arrancador y también el calentador de bujía viene incluido en la maqueta. Por último, es necesario utilizar una gasolina especial para este tipo de motores, una mezcla de aceite de ricino y sintético, metanol y nitrometano que se comercializa en botes de 1 litro con un precio de 1.000 pesetas.

LISTOS PARA CORRER Los dos modelos necesitan una serie de elementos específicos para su utilización, como la emisora en ambos casos, y la gasolina en el de explosión y las baterías en el eléctrico.

PRESTACIONES

1º KIOSHO	El pequeño Lancia consigue con su motor de origen unas prestaciones sorprendentes, con velocidad máxima cercana a 40 km/h.
1º TAMIYA	El Toyota de motor eléctrico, tampoco se queda atrás y consigue una velocidad por encima de los 30 kilómetros por hora.

COMPORTAMIENTO

1º KIOSHO	El comportamiento del Delta es satisfactorio en todos los terrenos pero destaca sobre todo en tierra por su gran capacidad de tracción.
2º TAMIYA	La réplica del Toyota Celica se maneja mejor en asfalto, sobre la tierra tiende a derrapar con demasiada facilidad.

RENDIMIENTO

1º TAMIYA	El Tamiya destaca en este aspecto por su facilidad de utilización, aunque por otro lado hay que ir bien surtido de baterías.
1º KIOSHO	Más complicado de utilizar, el Kiosho tiene, sin embargo, una mayor autonomía, cada depósito dura casi 15 minutos.

ECONOMIA

1º TAMIYA	En este aspecto se destaca ligeramente el Toyota puesto que además de su inferior precio de compra el mantenimiento es casi nulo.
2º KIOSHO	Con un precio bastante superior, el Lancia tiene además que usar gasolina y tiene un ligero, aunque no muy caro, mantenimiento.



FRENO DE DISCO ÚNICO
Dentro del diferencial trasero se encuentra el freno de disco dotado de una pinza flotante.

TIRADOR DE ARRANQUE
De origen. Además es necesario utilizar un calentador de bujía conectado a una batería.

PEQUEÑO CILINDRO
Con sólo 1,5 centímetros cúbicos propociona 0,5 caballos de potencia girando a 20.000 rpm

RECEPTOR Y SERVO
En la parte delantera lleva instalado el pequeño receptor junto al servo de la dirección.

SUSPENSION DELANTERA
Va instalada sobre unos trapecios móviles con amortiguador de aceite regulable, instalado oblicuamente



SUSPENSION
En el caso del Tamiya el amortiguador está colocado de forma casi vertical. Son también regulables y de aceite.

PALIER
Para la transmisión se emplea un sencillo y directo sistema de varilla que se muestra muy efectivo.

RECEPTOR
En el Tamiya el receptor se sitúa también en el eje delantero, su peso es de 89 gramos.

BATERIA
Este elemento se sitúa de forma central y a baja altura para no afectar mucho a la estabilidad.

VARIADOR
Para regular la potencia y los bruscos cambios de dirección se emplea una especie de embrague electrónico.



bido a la rapidez de sus reacciones las pérdidas de tracción son fugaces. El sistema de frenos en el Lancia emplea un disco con pinza flotante acoplado en el diferencial central, en el Toyota se emplea un sistema de inversión de marcha. El chasis y las suspensiones tienen gran similitud en ambos modelos. Una eficiente plancha de aluminio a la que se anclan los trapecios de la suspensión. Cuatro amortiguadores de aceite con posibilidad de regulación completan el sistema.

Ambos tienen una increíble maniobrabilidad y gran capacidad de reacción. Las mayores diferencias entre los dos modelos de esta prueba vienen dadas por su diferente capacidad de tracción, destacando el Lancia, sobre todo en tierra, mientras que el Toyota se muestra real-



REPOSTANDO
Cada depósito tiene una autonomía aproximada de 12 minutos.

mente rápido en asfalto. Pero quizá, lo más significativo para alguien que quiere empezar es saber elegir entre uno u otro propulsor. Es difícil ponerse de acuerdo, el indiscutible encanto del motor de dos tiempos se ve contrarrestado por la mayor limpieza y sencillez del eléctrico. Por supuesto cuando entramos en el terreno de los gustos, andamos sobre arenas movedizas y por supuesto cualquiera de estos pequeños campeones saldrá triunfante.

Fernando Cañizal
Fotos: José Robledo

Colaboró: MAMO, La Palma 69
TEL. 521 16 88. Madrid.

POR EL MAL CAMINO LLEGARAS LEJOS.

Ojalá las cosas se pongan cuesta arriba, ojalá llegue el barro, la nieve

o el agua, ojalá el camino se estreche y se llene de obstáculos, porque

por el mal camino con el Fiat Panda Trekking 4 x 4 llegarás lejos.



PANDA TREKKING 4x4 **FIAT**

**CAPELLI PILOTO
DE FERRARI**

IVAN EL TERRIBLE

Para Ivan Capelli el sueño se ha hecho realidad. Por fin ha logrado ser piloto de la escudería más prestigiosa del mundo. Ahora, sólo queda demostrar su valía y subirse al podio.



DOS AMIGOS
Jean Alesi
acogió a Ivan
Capelli con
muestras de
total
satisfacción.
Entre ambos
habrá una
estrecha
colaboración
que debería
llevarlos a la
victoria.

AUNQUE en Maranello lo quieren disimular, cuando un piloto italiano entra a formar parte de la escudería del Cavallino, es un acontecimiento especialmente entrañable para todos los «tifosi». Es también verdad que, después de Alberto Ascari, ningún italiano ha logrado un Campeonato del Mundo para Ferrari, y entre todos, a lo largo de cuarenta y una temporadas, los hijos de la bandera «tricolore» han llevado a las vitrinas de la gloria sólo veintidós copas. Pero da igual, lo que en realidad interesa a la muchedumbre de aficionados de la incombustible Ferrari, es el hecho de ver a su coche rojo ganar una y otra vez; porque en Italia, lo que cuenta es el Cavallino, y no sus jinetes. Ahora, Ivan Capelli, aquel joven llamado Dustin por su aspecto despistado, y que Cesare Fiorio desestimaba por su miopía, ha



IVAN
CAPELLI

Su historia

SIEMPRE BROMEA
En cierta ocasión, Ivan Capelli disfrazado de viejo sabio, desafió a Ayrton Senna, ex-compañero en los kart, a una carrera sobre la pista del circuito de Jerez de La Frontera.



Nació en Milán el 24 de mayo de 1963. Vive en Montecarlo. Es soltero y se le ha puesto el apodo de Dustin. Su coche particular es un BMW 8511. Como pasatiempos practica el tenis, el esquí y sobre todo el fútbol. Adora la naturaleza y en particular los pájaros. Tiene un carácter abierto y afable. A la edad de quince años debutó en el Campeonato Italiano de karting, en el que ganó diecisiete de las veintiséis carreras disputadas. En 1982 debutó en F-3, y al año siguiente se proclamó Campeón de Europa de F-3. En 1985 comenzó a correr en la Fórmula 3000, para convertirse en Campeón Intercontinental al siguiente año. Ha disputado 80 Grandes Premios. Su primera carrera en Fórmula 1, la disputó en 1985 a los mandos de un Tyrrell-Renault Turbo en el Gran Premio de Europa, que tuvo lugar en Brands Hatch. En 1986 entró a formar parte del equipo AGS-Motori Moderni, para el que participó en dos carreras, GP de Italia y Portugal. Desde 1987 hasta 1990, fue piloto de March, que más tarde se convirtió en la escudería Leyton House. Sus mejores resultados fueron dos segundos puestos, alcanzados en el Gran Premio de Portugal de 1988 y en el de Francia de 1990, ocasión en la que rivalizó con Prost.

entrado a formar parte de la escudería más famosa del mundo. A partir de este momento, ya no podrá divertirse al conducir, ni permitirse la comodidad de no dar siempre el máximo de sí mismo. Desde el pasado día veintidós de noviembre, su que-hacer será meticulosamente cronometrado y, por supuesto, analizado con la frialdad de los ordenadores. El Cavallino es un amigo sin miramientos, egoísta y más sediento de victoria que nunca.

En la reunión con Montezemolo, como con Claudio Lombardi, me ha dado la impresión de que desean tanto como yo construir un futuro esperanzador. Ahora hay que trabajar.

¿Cuál es en este momento tu mayor preocupación?

«Me encuentro como siempre, desde el momento en que siempre he dado el máximo de mis capacidades. En Ferrari haré lo mismo que hasta ayer hacía en Leyton House, y si los resultados no fueran buenos, estoy seguro que no será debido a la falta de interés por mi parte. Puede darse la circunstancia de que no sea capaz de hacerlo mejor».

En su primer viaje desde Milán a Maranello, Capelli quiso tener a la soledad como compañera; llegó con su coche a la verja gris de la Ferrari, abarrotada de curiosos y periodistas, con la simplicidad de siempre. Fue Franco Gozzi -ex-director deportivo y actual institución histórica en la es-

cudería- quien le tendió, simbólicamente, la primera mano del Cavallino; luego, con la mano en el hombro le acompañó por el pasillo que conduce al despacho del recién nombrado presidente, Luca Cordero di Montezemolo.

¿Ivan, en qué tono se ha desarrollado tu primera conversación con el Presidente?

«Ha sido claro y escueto. Ya sabía cual es su forma de ser, y en esta ocasión se ha limitado a esbozar las directivas cara a un futuro, que para mí acaba de comenzar».

¿Cómo ha sido tu encuentro con Jean Alesi?

«Jean me ha recibido como un amigo de toda la vida. Tengo varios puntos en común con él, incluso un palmarés tan vacío como el suyo. Pero no importa, ambos estamos cargados de vitalidad y no nos faltan ganas de lucha».

¿Has notado un ambiente tenso en Ferrari?

«Todo lo contrario. En la reunión con Montezemolo, como con Claudio Lombardi, me ha dado la impresión de que desean tanto como yo construir un futuro esperanzador, y enterrar para siempre estas últimas temporadas. Concretamente, Lombardi me ha dado la impresión de creer mucho, tanto en Alesi como en mí. Eso es un factor que me ha motivado y al mismo tiempo me he sentido acogido profesionalmente».

Como era de esperar, en Ferrari no se ha dado lugar a pérdidas de tiempo. Capelli se probó el mono, que de

casualidad tiene las mismas medidas de Alesi, eligió «tortellini con salsa» y asado de ternera para el almuerzo, y rápidamente se fue a la pista de Fiorano para adaptarse al Ferrari 643.

Al tener casi la misma corpulencia de su compañero, el proceso de adaptación al habitáculo fue más rápido de lo previsto, y sólo quedó pendiente el asiento a medida. Incluso las distancias de los mandos precisaron un mínimo retoque.

¿Es la primera vez que rodabas en Fiorano?

«No. Hace un par de años, estuve con un F-40 para rodar un anuncio, jamás imaginé que un día se convertiría en mi lugar de trabajo».

Desde tus principios, ¿quién te ha ayudado principalmente hasta llegar a ser un piloto de Ferrari?

«Graziano, mi padre, fue mi primer patrocinador. Más tarde conté con la ayuda de Enzo Coloni en la F-3, y con



SUS PRIMEROS PASOS.
Todavía en fase de adaptación, Ivan Capelli logró marcar un tiempo aceptable, el cuarto de Fiorano.



SU GRAN HAZAÑA
Durante el Gran Premio de Francia de 1990, Ivan Capelli entabló una lucha cerrada con Alain Prost. De no haber ocurrido un problema mecánico, hubiese ganado la carrera.

FERRARI

Los veinte pilotos italianos

1950-54. Alberto Ascari. 27 GP, 13 victorias y 2 Campeonatos del Mundo.
1950. Donno Serafini. 1 GP.
1950-53. Luigi Villioresi. 2 GP.
1951-55. Piero Taruffi. 13 GP y 1 victoria.
1952-55. Giuseppe Farina. 20 GP y 1 victoria.
1953-55. Umberto Maglioli. 5 GP.
1955-57. Eugenio Castellotti. 11 GP.
1956-58. Luigi Musso. 15 GP y 1 victoria.
1956. Giorgio Scarlatti. 1 GP.
1957. Cesare Perdisa. 1 GP.
1961-62. Giancarlo Baghetti. 7 GP y 1 victoria.
1962-67. Lorenzo Bandini. 35 GP y 1 victoria.
1965. Nino Vaccarella. 1 GP.
1963-67. Ludovico Scarfiotti. 6 GP y 1 victoria.
1968. Andrea de Adamich. 1 GP.
1970. Ignazio Giunti. 4 GP.
1972-73. Arturo Merzario. 11 GP.
1984-88. Michele Alboreto. 80 GP y 3 victorias.
1990. Gianni Morbidelli. 1 GP.
1992. Ivan Capelli.

Cesare Gariboldi cuando corría en la F-3000. Ahora quien me ha echado una mano ha sido la suerte. Hasta que no firmé el contrato, no podía creer que yo sería un piloto del Cavallino; esto representa el cambio definitivo en mi vida».

¿Qué significado tiene para ti el hecho de pilotar el Ferrari número veintisiete, el del Profesor?

«En cierto sentido representa todo un mundo, ya que ese número lo llevaron Gilles Villeneuve y Alain Prost. Pero, además de eso, para mí representa el recuerdo del Gran Premio de Francia de 1990, ocasión en la que, de no haberme quedado sin presión del aceite en el motor de mi Leyton House, hubiese podido ganar a Prost que pilotaba un Ferrari, y precisamente el del número veintisiete».

El primer contacto de Capelli con un Ferrari, se resumió en unas trece vueltas llevadas a cabo con el 643 sobre la pista de Fiorano. Las alambradas del circuito estaban abarrotadas de «tifosi», seguramente más esperanzados que Capelli, cargados de ganas de aplaudir mientras miraban sus cronógrafos a la espera de ver si el debutante superaba aquella marca, la de 1.01.47, que el Profesor posee en virtud de su sabiduría. Por el contrario, en la mente del debutante Ivan, no se podían borrar aquellas palabras del *Commendatore*, pronunciadas en 1984: «Mire, mi consejo es que se quite de la mente la idea de ir a correr a América y Japón. Usted es italiano, y por lo tanto no se olvide de que su futuro está en Italia. Corra para nosotros, los europeos, los demás están muy lejos, más allá del Océano: hágame caso».

En aquel entonces, Enzo Ferrari representaba la leyenda, y el joven Capelli no pasaba de ser un advenedizo. Sin embargo, el regalo no tardó en llegar, sin ni siquiera esperar a tener el habitáculo a su medida. Capelli rodó en el tiempo de 1.03.66,

equivalente al cuarto mejor registro de la pista de Fiorano. Lo más sorprendente ocurrió en el momento en el que Capelli hizo los primeros comentarios sobre su toma de contacto con el siempre polémico Ferrari 643: «Por el momento, no he conseguido adaptarme a la perfección al sistema del cambio semiautomático con los mandos en el volante. En aceleración todo funciona bien; sin embargo en las retenciones, actúo a destiempo. Y sobre el coche, quiero precisar que está muy distante de ser un camión, como decía Alain Prost. Es un coche que incluso sobre la pista mojada es noble, preciso y, en términos generales, fácil de conducir».

Por el momento, en Maranello todo se mueve entre la esperanza y el deseo de demostrar del nuevo piloto. Su valía aflorará muy pronto, aunque se tardará mucho en saber si las declaraciones de Ivan Capelli acerca del Ferrari 643, forman parte de la primera letra a pagar por haber sido fichado por la escudería Ferrari, o representan la prueba tangible de que el Profesor fomentaba la confusión. De todos modos, ¡mucho suerte Dustin!

Gigi Corbetta

Fotos: Enzo Giovannelli

Enzo Ferrari le dijo: «Mire, mi consejo es que se quite de la mente la idea de ir a correr a Estados Unidos. Usted es italiano, y por lo tanto no se olvide que su futuro está en Italia. Corra para Europa».

LA SUAVE TENACIDAD DEL CAMPEON

LUIS PÉREZ-SALA

Luis Pérez-Sala, un piloto con un carácter tranquilo y una gran sensibilidad al volante, ha logrado su primer título nacional de Turismos pilotando un Alfa Romeo 75 3.0, dos años después de su paso por la Fórmula 1.



CON esa tenacidad que siempre le caracteriza y esa conducción tan suave y milimétrica que le distingue, Luis Pérez-Sala ha conquistado el Campeonato de España de Turismos. Hasta bien avanzada la temporada, el equipo Alfa Romeo no tenía muchas bazas a su favor, es más, se quejaban de que sus coches no eran competitivos, pero finalmente han conseguido el triunfo. Según el piloto catalán, muchas cosas han coincidido para lograr este triunfo: «La clave del éxito ha sido todo, empezando por el equipo. Hemos conseguido llevar el coche al máximo de evolución. Atravesamos un bache importante a mitad de temporada -prosigue- en una carrera en Calafat y un fallo que tuve yo en Albacete. Pero después, todo ha ido muy bien y lo hemos hecho siempre lo mejor que se ha podido,

con muchas dificultades. Por lo tanto, la clave de nuestro triunfo se ha debido al equipo y al material del que hemos podido disponer».

Para Luis Pérez-Sala, piloto que alterna las carreras con su trabajo como periodista en el diario el País, o los comentarios de las retransmisiones de Fórmula 1 como enviado especial de RTVE, ha sido un triunfo muy importante. Después de haber competido con éxito en diferentes categorías en Italia, de haber logrado el Subcampeonato en la siempre difícil Fórmula 3000 y haber participado en Fórmula 1, donde llegó a conseguir un punto, nunca había conseguido un Campeonato de España. Esto ha sucedido ahora y precisamente en «su circuito»: «Mi carrera deportiva cuenta ha transcurrido en su mayoría fuera de España. Aquí, aunque logré ganar en la Copa Renault 5,



**PÉREZ-SALA
CAMPEÓN**
A los mandos
de uno de los
Alfa Romeo 75
3.0 oficiales,
Luis Pérez-
Sala ha
conquistado
su primer
título
nacional.

nunca había conseguido un Campeonato de España. El año pasado quedó subcampeón y haberlo conseguido este año es algo que me hace mucha ilusión».

Desde que comenzó este interesante certamen hasta hoy en día, ha estado envuelto por la polémica, con unos cambios bruscos y a destiempo del reglamento. Pero parece que por fin ha encontrado una estabilidad, y el espectáculo está servido. Prueba de ello es que a la última carrera disputada en el circuito catalán de Montmeló, tres pilotos llegaron con posibilidades de alzarse con el Campeonato: «El Campeonato cada vez está más interesante y lo que hay que hacer es ir con cuidado. Profesionalizar, de la misma forma que se están profesionalizando los pilotos, constructores de coches, equipos, etc..., profesionalizar también los comisarios deportivos, técnicos, reglamentación, para ir creciendo conjuntamente, para que no haya desnivel. Otra cuestión importante, es que todos nos demos cuenta que para que el Campeonato haya podido



do llegar al nivel que tiene, ha sido necesario mucho esfuerzo y tiempo, incluso nos hemos equivocado muchas veces, por lo que no debemos dejarnos llevar por el optimismo, porque, lo que hemos tardado tanto en

construir, en poco tiempo es fácil que se vaya abajo».

Lo cierto es que la experiencia que se ha ido adquiriendo ha servido para que se pueda lograr un certamen disputado y animado, hay que pulir detalles y existen cosas por mejorar. Al respecto, el flamante campeón es optimista: «Hay cosas que cambiar, pero no son para decirlo en frío. Hay que tener en cuenta que van a entrar nuevas marcas, yo intentaría igualar los coches que van a entrar con los que están corriendo actualmente. Esta sería la base, luego habría que pulir algunos detalles, pero siempre en consenso y con todas las partes implicadas. Sobre todo, lo que tiene que tener en cuenta la gente es que éste no debe ser un campeonato para que gane siempre el mismo, sino que se plantea un campeonato de competitividad, que sea espectáculo y que gane el mejor al final, pero dentro de una igualdad. También hay que mentalizarse de que a veces hay que perder. Por otro lado, creo que en el campeonato hay mucha deportividad».

EL COCHE DEL CAMPEÓN
El Alfa Romeo 75 de Pérez-Sala, a simple vista se parece a uno de serie, pero tiene importantes modificaciones técnicas que los diferencian.

NEUMÁTICOS
El equipo Alfa Romeo en sus 75 3.0, ha utilizado la gama de neumáticos de Pirelli para circuitos, alternando distintos tipos de compuesto. El que más se ha utilizado ha sido el D3.

SUSPENSIONES
Tal como dice el reglamento para este modelo, en el tren trasero son de Grupo A, mientras que en el tren delantero mantienen las mismas geometrías que las de los modelos de serie.

CARROCERÍA
Está aligerada, para llegar al peso mínimo exigido y el capó y portón traseros son de plástico. Por su parte, en el arco de seguridad una parte es tubular y la otra forma parte del monocasco.

FRENOS
Son de disco en las cuatro ruedas, siendo los más pequeños de Grupo A para llanta de 15 pulgadas. Los de llanta de 16 pulgadas no los pudieron utilizar por falta de tiempo para evolucionarlos.

MOTOR
Dispone de las modificaciones permitidas en el reglamento como es el caso de un árbol de levas diferente y una mayor relación de compresión. Con esto la potencia asciende a 240 caballos.



Todo parece indicar que se va por buen camino, prueba de ello es que cada vez interesa más. La próxima temporada, Dorna ha adquirido en exclusiva los derechos de retransmisión del certamen, lo que asegura una importante cobertura televisiva de cada carrera.

NUEVAS MARCAS

Esto ha animado a nuevas marcas y patrocinadores a competir, éste es el caso de Audi, que inscribirá dos Coupé S2, con Antonio Albacete como uno de los candidatos a conducir uno de estos coches. Mercedes, que podría entrar con dos coches, uno para Adrián Campos. Porsche, que tendrá un potente equipo, con pilotos de la talla de Emilio de Villota y Balba González Camino. Mazda, que contará con dos RX-7, uno que con mucha posibilidad pilotaría Jesús Díez, y otro que lo irían cediendo a distintos pilotos, entre los que figuran Jesús Puras. Otros pilotos de la categoría de Jesús Pareja también podrían estar interesados en conseguir un volante para este certamen. Pero el piloto más cotizado en estos días es Luis Pérez-Sala: «Tengo ofertas de varios equipos, pero aún no he decidido nada. También existe la posibilidad de seguir en Alfa Romeo. Hasta ahora he estado pensando en conseguir el título y dentro de unos días comenzaré a planificar la temporada 92».

Precisamente, la próxima temporada, Pérez-Sala va a ser una pieza clave dentro del certamen. Una vez situado en un equipo, el resto de los pilotos punteros irán ocupando los volantes más codiciados. Lo cierto es que en la temporada 92 se va a poder vivir un Campeonato de Turismos muy interesante y seguro que muy competido.

Manuel Madrid

PUNTO FINAL

Los otros protagonistas



JOSEP BASSAS
El ex-campeón de España de Rallyes, sorprendió desde la primera carrera por su buen hacer en la pista. Tras una temporada sensacional, en el Circuito de Montmeló, con una magnífica victoria se adjudicó el sub-campeonato.

«KURU» VILLACIEROS
Este veterano piloto ha vuelto a los circuitos con muchas ganas. A los mandos de un BMW M-3 muy competitivo, ha vuelto a demostrar sus buenas maneras. En la última carrera, problemas de neumáticos le impidieron acabar el Campeonato en segunda posición.



JOSE ANGEL SASIAMBARRERA
Comenzó el año con el dorsal número 1 en su coche. Tras un comienzo de año muy bueno, problemas en las últimas pruebas le alejaron de los primeros puestos de la clasificación, impidiéndole renovar el título.

CARLOS PALAU
Con uno de los Ford Sierra Cosworth 4x4, ha tenido unas actuaciones realmente espectaculares. Después de un principio de temporada arrollador, al final diferentes problemas le impidieron luchar por el triunfo.



CLASIFICACION FINAL: 1º Luis Pérez Sala, 100 puntos. 2º Josep Bassas, 95. 3º J. Ignacio Villacieros, 90. 4º J. Angel Sasiambarrera, 83. 5º Carlos Palau, 68. 6º Eduardo de Aysa, 59. 7º Luis Villamil, 56. 8º Antonio Albacete, 37. 9º Javier Mora, 34. 10º Luis López de la Cámara, 26.



COPA CITROËN AX UNA FORMULA PARA EUROPA

El éxito de la Copa Citroën AX se debe al sensacional y competitivo espectáculo que ofrece en cada carrera.

DESDE que comenzó su andadura en España, la Copa Citroën AX lo hizo con buen pie. Ya el primer año hubo una inscripción masiva, que se ha ido repitiendo en cada edición, la que acaba de finalizar es la cuarta. La tónica de cada temporada ha sido el magnífico espectáculo y competitividad que ha ofrecido. Este año no iba a ser menos, y después de unas carreras tremendamente disputadas, se llegó a esta última en Montmeló, con varios pilotos aspi-



FIESTA CONTINUA
Citroën siempre ha procurado que sus carreras sean una fiesta. Por este motivo siempre ha realizado un espectacular montaje en el que no han faltado las bellas azafatas.

rando al título. Finalmente, el triunfo fue para Luis María Santías.

Pero la Copa Citroën AX no sólo tiene gran popularidad en España. También la organizan en Portugal, Francia y Holanda con gran éxito, aunque hay que puntualizar que en cada uno de estos países utilizan un modelo diferente de AX. En Holanda, al igual que en España, se utilizan los AX GT, en Portugal usan los GTI, modelo que también se usará en España en el 92, mientras que en Francia los coches son más potentes. Utilizan los AX Sport con preparación de Grupo A, con un nivel máximo y muy evolucionados. Por lo tanto, al disputarse las finales europeas en Montmeló, aprovechamos para hacer una comparación entre los distintos certámenes.

Los participantes del trofeo francés, con los AX de Grupo A, realizaron unos tiempos realmente importantes. El piloto más rápido paró el crono en un tiempo de 2 minutos, 6 segundos y 359 centésimas. Un re-

gistro que, para hacernos una idea del potencial de estos vehículos, habría valido para clasificarse en quinta posición en el Campeonato de España de Turismos. A continuación de los franceses, el certamen más rápido fue el portugués. Con los AX GTI, el piloto más veloz logró un tiempo de 2 minutos, 11 segun-

dos y 485 centésimas. Por lo que respecta a españoles y holandeses, con los Citroën AX GT, fueron más rápidos nuestros pilotos. El piloto holandés más rápido paró el crono en 2 minutos, 19 segundos y 257 centésimas, mientras que Luis María Santías lo hizo en 2 minutos, 18 segundos y 864 centésimas. Tam-

bién nuestros representantes fueron los que más espectáculo ofrecieron.

Precisamente esto es lo que pretenden los organizadores de esta copa de promoción, que ofrezca espectáculo, pero siempre con una gran deportividad.

M. Madrid

ENTREGA DE PREMIOS DE MULTINACIONAL ASEGURADORA

El pasado 24 de octubre tuvo lugar, en el HOTEL MAJESTIC de Barcelona, la entrega de Premios a la Conducción Ejemplar de MULTINACIONAL ASEGURADORA.

Este galardón, instituido en 1983, se concede a los asegurados con una antigüedad de 25 años y sin siniestralidad durante los últimos 15 años.

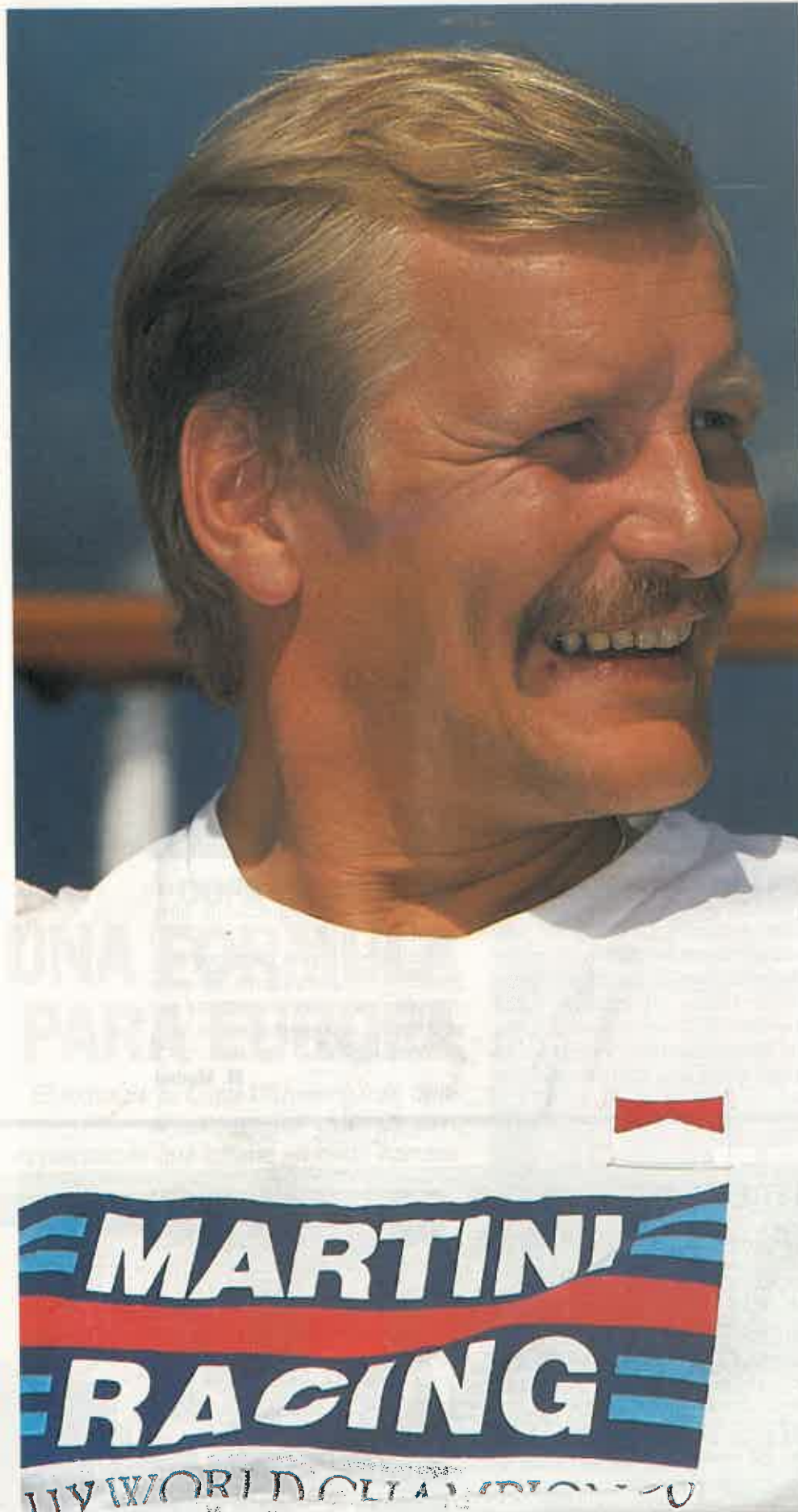
El premio consiste en UNA POLIZA DE SEGURO GRATUITA, UNA INSIGNIA DE LA ENTIDAD Y UN DIPLOMA ACREDITATIVO.

Con los galardonados este año, ya son 979 los premiados por MULTINACIONAL ASEGURADORA, que colabora así en pro de una mejor conducción a la vez que ofrece ventajas únicas a sus asegurados.



MERECIDO CAMPEÓN
Luis María Santías tras una temporada plenitónica se ha adjudicado el título al final del certamen.

ESPECTÁCULO A RAUDALES
Los Citroën AX no han defraudado y carrera a carrera han ofrecido un excelente espectáculo.



JUHA KANKKUNEN CAMPEON SE ESCRIBE CON

K

«KKK» es el nombre de una firma alemana especializada en turbocompresores para vehículos de competición. Sin embargo, también es el diminutivo con el que se conoce a un alto, rubio y ecléctico piloto finlandés llamado Juha Kankkunen que acaba de proclamarse por tercera vez Campeón del Mundo de Rallyes.

TAN sólo tres hombres habían logrado hasta el día de hoy ser por dos ocasiones campeones del mundo de rallyes desde la creación de dicho título en 1979: el alemán Walter Rohrl (1980 y 1982), el finlandés Juha Kankkunen (1986 y 1987) y el italiano Massimo Biasion (1987 y 1988). Carlos Sainz debería haberse sumado a tan exquisita y exclusiva lista, pero el finlandés, primer piloto en lograr tal honor de forma consecutiva, aprovechó perfectamente la ocasión para convertirse en el primer triple campeón a costa de las desgracias del piloto español.

«Mostrarse el piloto más rápido en cada uno de los tramos crono-

metrados no sirve de nada y no me proporciona el más mínimo placer», no se cansa nunca de repetir el hoy piloto del equipo Lancia; «sólo cuenta el resultado final». Y a fe, que nunca las palabras de un piloto han resultado más proféticas como en Grecia, donde el piloto de Lancia lograba el triunfo habiéndose anotado tan sólo dos pruebas especiales. Quinto en el Mundial de Pilotos antes de tomar la salida en el rallye Safari, Juha Kankkunen comenzaba a caminar tras el título en la prueba africana, allí donde lograra en 1985 su primer triunfo además de convertirse en el piloto más joven en escribir su nombre en un palmarés, donde la experiencia es algo más que un grado. «Henri Liddon, que volaba en el avión de Toyota, nos comunicó por radio, tras realizar algunos cálculos, que estábamos en cabeza tras el abandono de Erwin Weber y su Opel Manta. Fred Gallagher mi copiloto me dijo que no pensara en ello y que condujera normalmente. Henry continuaba haciendo sus cálculos con los tiempos y la radio no cesaba de emitir. Al final la apagamos. Aquellos doscientos kilómetros fueron los más largos que nunca he hecho».

TENER LOS MEDIOS

Lo cierto es que en la segunda mitad de la temporada, con la llegada de Mario Petronio y Giorgio Pianta, además de una nueva generación de motores y el nuevo empeño de Michelin en el Mundial de Rallyes, Juha Kankkunen tuvo a su disposición todos los medios necesarios para lograr su propósito. «En Lancia todo el mundo es italiano, todos son profesionales y su mentalidad es trabajar duro siempre. Fue una buena idea regresar, ya que conocía a la gente y, pienso, que todavía es el mejor equipo. Es muy diferente de Toyota, donde existen muchas nacionalidades y a veces pienso que es un problema lograr que rindan todos al cien por cien».

Descubierto por Ove Andersson, quien le brindó su primera oportunidad en el mundial de rallyes, sus aptitudes no pasaron desapercibidas para el menudo y observador Jean Todt, quien quiso tenerlo dentro del equipo Peugeot en 1986 para lograr su primer título mundial ese mismo año. Su fichaje por Lan-



TÍTULO Y VICTORIA
Con su triunfo en el RAC-Rally de Inglaterra, Juha Kankkunen se ha convertido en el primer piloto de la historia del Mundial de Rallyes en lograr por tercera vez el título de la especialidad.



PASIÓN COMÚN
Muchos de los pilotos del Mundial de Rallyes juegan al golf para relajarse. Como Juha Kankkunen, Auriol y un cada vez más experimentado Carlos Sainz.



ANTE TODO LA AMISTAD
Juha, charlando animadamente con el padre de Carlos y su novia Reyes. Y es que el Mundial de Rallyes es una gran familia.

AÑO A AÑO

Pasos para la historia



PRIMER TÍTULO
Con el Peugeot 205 turbo 16, Kankkunen lo consiguió.



TAMBIÉN EN EL DESIERTO
Con su victoria en el Dakar demostró ser polifacético.



AGRADECIDO A TOYOTA
Kankkunen nunca olvidará a este equipo.



NO SIEMPRE SE GANA
Todos los campeones conocen momentos amargos.

SU PRIMERA prueba con el Toyota Team Europa en el Rallye de los 1000 Lagos de 1983 se salda con un sexto puesto por delante de su ídolo y compañero de equipo Bjorn Waldegaard.

EN EL SAFARI de 1985 obtiene su primera victoria en el Mundial de Rallyes, convirtiéndose en el primer piloto en lograr el triunfo en su primera participación en la prueba africana. Igualmente logra el triunfo en el Rallye Costa de Marfil tras cruzar la meta, empatado con Bjorn Waldegaard, al realizar el mejor crono en el primer control horario.

EN EL AÑO de la trágica desaparición de Henri Toivonen y la anulación de la reglamentación de grupo B, el piloto finlandés logra ser campeón del mundo por primera vez con el Peugeot 205 Turbo 16 tras sus triunfos en Suecia, Acrópolis y Nueva Zelanda por delante de su compañero de equipo y anterior poseedor de la corona mundial Timo Salonen.

JUHA KANKKUNEN se detiene antes de la meta del Col de Turini para ceder el paso y la victoria a Massimo Biasion tras la decisión de Cesare Fiorio de jugarse la victoria en el rallye de Montecarlo en una sola jugada entre sus pilotos. Aun así con sus victorias en los Rallyes Olympus y RAC de Inglaterra, el piloto finlandés logra reeditar su título mundial antes de volver de nuevo a Toyota.

TRAS LA EXTRAÑA desaparición del Peugeot 205 Turbo 16 Gran Raid, de Ari Vatanen en el desierto, Juha Kankkunen logra vencer también el París-Dakar de 1988. Un año en el que con el nuevo Toyota Celica GT-Four en fase de desarrollo el finlandés ve sus manos vacías de triunfos por primera vez en mucho tiempo.

LA FALTA DE ÉXITOS propicia su salida de Toyota en 1989 para volver a la marca de Turín justo antes de lograr su primer triunfo para la marca japonesa en Australia. Una época en la que su nuevo compañero y aventajado alumno se llamaba Carlos Sainz.

SU VUELTA a Lancia resulta difícil necesitando de algún tiempo para tomar confianza en el Delta Integrale 16V, con el que de nuevo sólo logra imponerse en el Rallye de Australia. Un año más tarde, sin embargo, todo cambia para Juha Kankkunen que se encuentra con su tercer título en un agotador y largo enfrentamiento con Sainz.

cia en 1987 coincidió con el primer roce con Cesare Fiorio tras el «affaire» de Montecarlo donde tuvo que dejar paso a Massimo Biasion. A pesar de ello logró alzarse con el título para volver rápidamente al seno del Toyota Team Europa. Su vuelta a la marca de Turín fue una de las mayores sorpresas de 1989. Su relación con Claudio Lombardi fue una de las claves, «Lombardi estaba más cercano a los pilotos porque era un ingeniero y no un jefe político. Era una persona con la que podías hablar y trabajar y con él fue mucho más fácil. Nos escuchaba a todos cuando queríamos cambiar alguna cosa en el coche, no sólo a Miki porque era italiano».

EL MIL LAGOS

Finalmente, tras once años de fallidos intentos, el piloto Juha Kankkunen lograba ratificar, con su primera victoria en el Rallye de los 1000 Lagos, su tan usado calificativo de «último de los finlandeses voladores». «No tuve ninguna oportunidad en el año 1990 tras perder seis minutos de tiempo con el cable del acelerador mientras, en contraste, a Carlos Sainz todo le fue bastante bien, condujo como si le persiguiese el diablo y tuvo, sobretodo, muy buena suerte. Pero necesitas de ello para ser Campeón del Mundo y lo sé por experiencia». Esa suerte que parecía haber abandonado al piloto finlandés en su tierra natal, no le abandonaba en el continente australiano donde «KKK» logró el triunfo por tercer año consecutivo. «Después de mi salida en el Rallye Sanremo en el segundo tramo pensé que todas mis aspiraciones al título se habían acabado, pero el abandono de Carlos en Cataluña y mi segunda posición allí hicieron que todo volviese a estar como estaba antes».

Mal comprendida a veces su extremada reserva ante desconocidos, que muchos convirtieron en arrogancia, Juha Kankkunen ha experimentado grandes cambios, sobretodo en los últimos tiempos. Simple, sencillo, en el fondo nunca dejará, ni quiere dejar de serlo, un granjero tranquilo de Laukaa cuando no está disfrutando su tiempo de ocio y jugando al golf en algún campo de Marbella.

E.D

SÓLO CIERTAS COSAS SON CAPACES DE PARAR EL TIEMPO

Horas que se convierten en segundos. Segundos que desearías hacer eternos. Cuando ciertas cosas de la vida paren tu tiempo, confía en un Cronógrafo Festina para volver a la realidad.

Cronógrafo. Quartz. Calendario. Taquímetro. Alarma. Water resistant.



FESTINA

RAC-RALLY DE INGLATERRA

NO PUDO SER

CINCO VICTORIAS
Triunfos tan espléndidos como Montecarlo, Portugal, Tour de Córcega, Nueva Zelanda o Argentina, o liderar, prácticamente todas las pruebas del Mundial de Rallyes no sirvieron para que Sainz lograra el Campeonato.

Eran las nueve de la mañana del martes. Cerca de Grizadale, las asistencias ponían a punto el Toyota de Carlos Sainz, mientras el madrileño tomaba un descanso en el «motorhome», después de tomar la salida en Chester a las cinco de la madrugada. El piloto de Toyota era líder con 12 segundos de ventaja sobre Didier Auriol y 32 sobre su máximo rival Juha Kankkunen.

Esteban Delgado

Enviado especial

LUIS Moya respondía a la pregunta de lo que les esperaba a él y su piloto en los bosques de la frontera escocesa ¿esta noche? Nochebuena. Más de 168 kilómetros a recorrer en poco más de cinco ho-

ras en el temible Kielder donde tantas veces se ha decidido el vencedor del RAC. «Killer» Kielder, como se le conoce. Y esta vez tampoco iba a ser la excepción.

De pronto, el motor del Toyota Celica GT Four empezó a beber el agua como una esponja. Medio litro en el primer Grizadale. Litro y medio en el

segundo. Los problemas de temperatura pasaron a ser preocupantes. Tanto, que Carlos Sainz se salía recto en un cortafuegos en el tercer tramo en Kielder perdiendo medio minuto respecto a Kankkunen, que pasaba a ocupar la segunda posición por delante del español y a espaldas de un intratable Auriol. El cambio del termos-

ALEGRÍA SIN LÍMITES
A pesar de ser la tercera ocasión en celebrar una corona mundial, Juha Kankkunen apenas podrá olvidar la alegría del podio de Harrogate.





«FAST» AURIOL
Un cada día más pujante Didier Auriol demostró que los bosques británicos no son ningún secreto para el piloto francés, a quien sólo una tonta salida le apartó de la victoria.



UN SEGUNDO LUGAR PARA UN REGULAR ERIKSSON
Tanto Kenneth Eriksson como Timo Salonen no sufrieron incidentes dignos de importancia, pero los Mitsubishi Galant todavía están faltos de ese «algo» especial para luchar por la victoria.

MEDIO PUNTO

NADIE, ni siquiera en Italia, daba «dieci lire» por la suerte del equipo Lancia tras el pasado Rallye de Argentina a finales de julio. Si la victoria de Juha Kankkunen había coincidido con la llegada de Mario Petronio y Giorgio Pianta a la dirección de la escuadra de Corso Marche, abriendo una pequeña esperanza para detener a Toyota en el Mundial de Marcas; el triunfo de Carlos Sainz en el país sudamericano en una prueba fetiche para los italianos y ante un plantel de excepción había hecho que aquella se desvaneciese. Sin embargo, el resplandor de la estrella japonesa cegó y ocultó los problemas del Toyota Team Europa.

FALTA DE EQUIPO: Con Carlos Sainz como «chica para todo», el TTE afrontó la temporada basando todas sus esperanzas en el piloto madrileño, desperdigando esfuerzos y medios en un piloto como el alemán Armin Schwarz que sólo estaba delante a base de riesgos innecesarios que acostumbraban a terminar en chapa y que tras un toque de atención a mediados de año, no rindió lo esperado, a pesar de su victoria en el Rallye Cataluña. La llegada de un piloto como Markku Alen debería de haberse producido con un año de antelación.

ELECCIONES EQUIVOCADAS: A pesar de que la participación de Carlos Sainz en Finlandia fue por decisión del propio piloto, no se entendió la decisión de Andersson de no incluir en el equipo al vencedor de la edición de 1989, el sueco Mikael Ericsson, quien a pesar de sus roces con su compatriota era un piloto capaz de recoger el testigo del español en esa prueba.

ERRORES HUMANOS: Carlos Sainz no es Dios y no tiene bula para trabajar los domingos ni escapa a los errores humanos. Su accidente en Finlandia estuvo dentro de los riesgos en una prueba donde las notas, unas buenas notas, son fundamentales. En Australia en cambio, Sainz se equivocó de

Las claves de una derrota



plano y no una, sino hasta dos veces llegando hasta la espeluznante serie de vuelcos que no podemos dejar de olvidar. El cansancio acumulado en los meses anteriores no fue excusa para saber detenerse en el momento adecuado.

PROBLEMAS MECÁNICOS: La segunda mitad de la actual temporada parece calcada de la primera mitad de 1990. Un cojinete del diferencial en Sanremo, una misteriosa avería

en la centralina electrónica en el Cataluña-Costa Brava con abandono tras salir del parque cerrado y, finalmente, un irrompible motor japonés que desfallecía por momentos en la prueba de Inglaterra, tras concentrar todos los esfuerzos de ingenieros y mecánicos en el coche del madrileño, acabaron con las esperanzas de Carlos Sainz de reeditar el título de Pilotos, después de haber perdido ellos mismos el de Marcas.



tato no fue suficiente tras haber penalizado 5 segundos correspondientes a cinco minutos de retraso en el control. Un tramo más tarde, se imponía el cambio de junta de culata. Otros 35 minutos de retraso que, sumados, hacían cuarenta. Habían faltado sólo diez segundos para los fatídicos 41 minutos, que suponían la exclusión. Renqueante, los kilómetros se hacían eternos. Una piedra rompía una canalización de aceite quedándose Sainz, para colmo, sin dirección asistida y sólo tracción trasera en el tramo más largo de Kielder, Pundershaw, de casi con cuarenta kilómetros. Resultado, casi cuatro minutos de retraso que, en la llegada a Chester, situaban al piloto de Toyota todavía en tercera posición a 5m 52s del finlandés. Todo, salvo esa imprevisible avería, estaba decidido. No había lugar, siquiera, para intentar un ataque a pesar de haber cambiado la culata antes de entrar en el parque cerrado de Harrogate.

Con sólo un RAC a sus espaldas, el francés Didier Auriol se mostraba increíblemente rápido, liderando en diversas ocasiones la prueba y retrasándose tan sólo a causa de dos pinchazos en los dos primeros días. Sin embargo, en el último Kielder, Auriol vio como su Lancia quedaba atrapado en el fango en una horquilla de primera velocidad y, sin espectadores a los que pedir ayuda, empleaba 36 minutos en salir de la trampa pasando a la decimotercera posición. Por su parte, Juha Kankkunen no tuvo más problemas que un diferencial delantero roto en la segunda etapa, penalizando seis minutos para sustituirlo. El último día, Auriol sacrificaba un noveno lugar al penalizar 9m 30s, por adelanto, para situarse a espaldas del finlandés. Por su parte, Bíasion volcaba en Gales con su Lancia cuando era quinto.

La revelación de esta edición era el campeón del Open Británico, McRae que pasaba a encabezar brevemente la prueba en los bosques de Gales, para volcar en Grizedale al día siguiente y pasar a continuación de la decimosexta a la novena plaza... para volcar finalmente en Kielder. También Alen lideró el Rallye con su Subaru Le-

Los problemas de temperatura pasaron a ser preocupantes. Tanto, que Carlos Sainz se salía recto en un cortafuegos en el tercer tramo en Kielder, perdiendo medio minuto.



SAGA FAMILIAR
Con sólo veintitrés años el hijo de Jimmy McRae, Colin, demostró estar a la altura de los protagonistas del Mundial con los que compartirá pan y cuchillo el próximo año.



GRUPO N
En un final de temporada increíble, Fernando Capdevilla se hizo con el segundo lugar de la Copa FIA del Grupo N tras el Mazda de Maevius. Stig Blomqvist demostró que el Nissan Sunny GT-R tiene mucho más que decir.

CLASIFICACIONES

CLASIFICACION FINAL

1º Kankkunen-Pironen (Lancia Delta Integrale 16V), 5 horas, 46 minutos, 43 segundos; 2º Eriksson-Parmander (Mitsubishi Galant VR 4), a 2m 52s; 3º Sainz-Moya (Toyota Celica GT-Four), a 6m 00s; 4º Salonen-Silander (Mitsubishi Galant VR 4), a 8m 51s; 5º Vatanen-Berglund (Subaru Legacy), a 10m 07s; 6º Delecour-Grataloup (Ford Sierra Cosworth 4x4), a 14m 57s; 7º Mikkola-Johansson (Mazda 323 GT-X), a 15m 58s; 8º Duez-Wicha (Toyota Celica GT-Four), a 22m 01s; 9º Saby-Fauchille (Lancia Delta Integrale 16V), a 23m 59s; 10º Aitken-Thorne (Ford Sierra Cosworth 4x4), a 36m 45s

LIDERES SUCEIVOS

TC 1-3, Alen; TC 4, Kankkunen; TC 5-6, Alen; TC 7-11, Kankkunen; TC 12-13, McRae; TC 14-15, Sainz; TC 16-19, Auriol; TC 20-22, Sainz; TC 23-31, Auriol; TC 32-37, Kankkunen

MUNDIAL DE MARCAS

1º Martini-Lancia, 137 puntos; 2º Toyota, 128; 3º Mitsubishi, 62; 4º Ford, 54; 5º Mazda, 44; 6º Subaru, 42; 7º Nissan, 16; 8º BMW, 6; 9º Renault, 4; 10º Daihatsu, 2

MUNDIAL DE PILOTOS

1º Juha Kankkunen, 150 puntos; 2º Carlos Sainz, 143; 3º Didier Auriol, 101; 4º Massimo Biasion, 69; 5º Kenneth Eriksson, 66; 6º Armin Schwarz, 55; 7º Markku Alen y François Delecour, 40; 8º Jorge Recalde, 29; 10º Mikael Ericsson, 27

COPA FIA GRUPO N

1º Gregoire de Mevius, 46 puntos; 2º Fernando Capdevilla, 18;

VENCEDORES DE TRAMOS

	1º	2º	3º	4º	5º	6º
AURIOL	18	4	1	1	4	-
KANKKUNEN	8	6	8	5	5	2
McRAE	7	7	3	2	2	2
SAINZ	5	6	8	6	4	3
ERIKSSON	1	4	6	4	3	7
ALAN	1	3	6	1	2	2
BIASION	1	1	2	3	-	3
VATANEN	1	1	1	3	5	5
BLOMQUIST	1	-	1	3	4	3
LLEWELIN	1	-	1	1	-	1

gacy en la primera etapa, volcando igualmente antes de retirarse. Mientras, su compañero Vatanen salvaba el honor del equipo de David Richards acabando en quinta posición.

En el equipo Mitsubishi, Eriksson era finalmente segundo, después de sufrir algunos pequeños problemas de motor, en tanto que Timo Salonen acababa en cuarta posición. En Nissan, tanto Blomqvist como Llewelin lograban ganar algún tramo con sus Nissan Sunny GT-R, mostrando progresos frente a su última aparición en

Philippe Bugalski ha firmado un contrato para correr con Lancia el campeonato francés y cuatro Rallyes del Mundial: Montecarlo, Córcega, Sanremo y uno a decidir que podría ser el Cataluña, con toda seguridad con los colores del equipo oficial, dejando sus lazos con Renault después de muchos años.

Ford se unirá con sus Sierra Cosworth 4x4 a Lancia y Toyota

Jimmy McRae será el encargado de las pruebas del nuevo Opel Calibra 4x4 Turbo para Motor Sport Developments, el nuevo departamento de competición de General Motors.

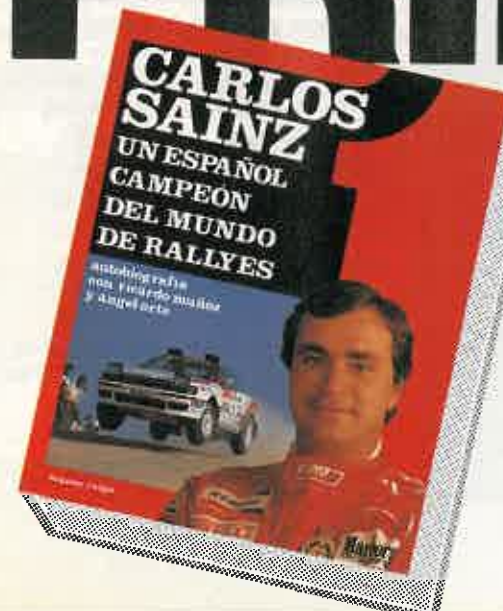
Graves discrepancias entre el portavoz oficial de Toyota y la propia versión de Carlos Sainz, provocaron gran confusión acerca de la «salida» del español, ya que según el TTE, Sainz había roto el radiador dañando el motor de su vehículo, lo que fue ampliamente recogido por la prensa extranjera.

Finlandia. Pero el galés se retiraba con problemas eléctricos y el sueco se vio retrasado por rotura de la transmisión antes de abandonar por una nueva rotura, esta vez en la suspensión delantera cuando era séptimo.

Mikkola lograba acabar séptimo con su Mazda, a pesar de verse superado por su joven compatriota Tommi Makinen, quien perdía mucho tiempo con dos pinchazos antes de salirse en el último tramo de la tercera etapa. Entre los Ford, sólo lograba acabar Delecour en sexta posición, mientras Wilson se retiraba con el diferencial central roto.

Fernando Capdevilla se hacía con el subcampeonato tras la retirada de Carlos Menem Jr. en el segundo tramo por accidente, y quedar descartado el sueco Walfridsson por no participar en alguna prueba fuera de Europa. El tinerfeño rompía el primer día dos cajas de cambios, y otra en la segunda etapa. El otro español presente, Capi Saiz, lograba ser segundo de su clase con el Peugeot 205 Rallye antes de quedarse finalmente atascado con su vehículo.

CARLOS SAINZ PRIMER



El mundo de los rallyes, visto desde su interior en esta excitante autobiografía del campeón del mundo que más arriesga, Carlos Sainz, el "Matador" para sus competidores.

Espasa Calpe
LEER ES VIVIR.



Todos contra Mosley

EN la sede central de Peugeot, en París, se reunieron los representantes de los equipos que participan en el Mundial de Sport Prototipos. También estuvieron presentes los señores León y Catalano, representantes de la FISA. En la reunión, todos mostraron su rechazo sobre la decisión de Max Mosley de suprimir el Mundial de la especialidad, y por unanimidad decidieron proponer al Consejo Mundial de la FISA, que se reunirá el próximo 5 de diciembre, que organice en el 92, y años sucesivos, el Campeonato del Mundo de Sport Prototipos, asegurando una participación de más de treinta coches.

En la carrera de Le Mans participarían, al menos, diez coches más. Igualmente, propusieron la creación de un fondo para premios, destinado a ayudar a la participación de equipos privados y la utilización en el 92 de los reglamentos aprobados por la FISA en octubre del 91. También estiman que el Mundial debería tener nueve pruebas, tres de ellas fuera de Europa, siendo

las dos de Japón seguidas y la utilización del motor de 3,5 litros atmosférico en las 24 Horas de Le Mans. Sobre todo, estimaron que es necesario mejorar la promoción de este Campeonato.

Martini cambia de equipo

PIERLUIGI Martini y J. J. Lehto serán los nuevos pilotos de la Scuderia Italia en el año

1992. Este equipo piensa que Pierluigi Martini será una pieza fundamental para la próxima temporada y que debido a su gran experiencia supondrá una enorme ayuda, sobre todo para poder evolucionar los BMS Dallara de esta escudería.

Por lo que respecta a J.J. Lehto, tienen puesta en él toda su confianza, ya que en la pasada temporada demostró unas buenas cualidades y obtuvo unos reveladores y satisfactorios resultados.



El equipo Jordan con Yamaha

EL equipo Jordan de Fórmula 1, uno de los equipos que han brillado con luz propia en el pasado año 1991, utilizará en la próxima temporada del 92 la evolución de los motores Yamaha OX99-V12, que poseen la especial particularidad de disponer de culatas de cinco válvulas por cilindro.

Los primeros ensayos los están realizando actualmente con el monoplaza 191/4, que fue el vehículo que utilizaron a lo largo de toda la temporada pasada que acaba de finalizar.



NANNINI FIRMA CON ALFA

Tras permanecer inactivo durante un largo periodo de tiempo, a causa del accidente que sufrió de helicóptero, Alessandro Nannini volverá a la competición. Tras realizar unas pruebas con un Ford Sierra Cosworth 4x4 de Grupo N en Italia, se mostró muy satisfecho y animado al haber podido dar una serie de vueltas en el circuito de Mugello sin fatigarse, además de batir el récord del circuito en esta categoría. Ahora Alfa Romeo está interesada en que el año que viene participe en el Campeonato Italiano de Turismos con uno de los nuevos 155 de Grupo A con tracción a las cuatro ruedas y turbo alimentado, que en esta categoría podría llegar a los 400 caballos.



Sigue la casta

EN la última carrera de Montmeló del Campeonato de Turismos, se pudo ver a un nuevo piloto. Oriol Serviá, hijo de Salvador Serviá, que tomaba parte de la carrera con un Alfa Romeo 164. El joven Serviá, que participa habitualmente en la modalidad de kart, en su primera carrera con un coche con caja de cambios, se defendió bien y todo hace augurar que en él hay un futuro campeón.

Oportunidad para la Fórmula Ford

JOSÉ Luis Bermúdez de Castro, ofrece a los jóvenes pilotos interesados en participar en la Fórmula Ford, la posibilidad de realizar toda la temporada con un coste total de seis millones de pesetas. Precio en el que está incluida una fianza de 750.000 pesetas, que devolverán a final de año si

el coche está intacto. En ese precio se incluye todo el mantenimiento e infraestructura para realizar el campeonato con garantías. El piloto, lo único que tendrá que hacer, es desplazarse al circuito, entre-

FORMULA 3

Jordi Gené segundo en Macao

EL piloto español Jordi Gené, sigue demostrando que es un hombre muy a tener en cuenta en un futuro próximo. Por lo menos, así lo ha demostrado en el Gran Premio de Macao de Fórmula 3.

Esta prueba está considerada como el Mundial de la especialidad, y a ella acuden no sólo los mejores pilotos del mundo de esta categoría, además también se inscriben participantes de modalidades superiores. Este año era el caso de Christian Fittipaldi, vencedor de la Fórmula 3000, o Julian Bailey, ex-piloto de Fórmula 1.



Ya desde el principio, Gené demostró sus posibilidades de lograr un buen papel. En las primeras mangas de entrenamientos logró el mejor tiempo, además de batir el récord del circuito. Finalmente, problemas con la caja de cambios de su Ralt-Honda le impidieron mantener esa primera posición, clasificándose para la carrera en el tercer puesto. La pole position fue para el sueco Rydell.

En la carrera, que se disputa a dos mangas en el difícil trazado urbano de Macao, Jordi Gené volvió a demostrar que se encuentra entre los mejores del mundo. Su único rival fue el escocés Coulthard, vencedor de la prueba. En la primera, Gené finalizó en segunda posición tras el escocés, y en la segunda, después de protagonizar los dos una apasionante lucha, la victoria fue para el piloto español que, además de lograr vencer en esta ocasión, se hacía con la vuelta rápida y el récord absoluto del circuito. Al final, con la suma de tiempos de las dos mangas, el gran triunfador fue Coulthard, mientras que Gené fue segundo. La tercera posición fue para Fittipaldi.

Con este magnífico éxito, Jordi Gené está en el punto de mira de diferentes equipos de Fórmula 3000. Incluso hay alguno japonés, interesado en que se quede en Japón para disputar la 3000 de ese país. Tras la carrera de Macao, Gené participará en el Gran Premio de Fuji, en el que parte como uno de los grandes favoritos.

BOXES

● Antonio Albacete es, hoy por hoy, uno de los pilotos más cotizados. No es difícil de creer, si tenemos en cuenta su clase al volante. Varios equipos del Campeonato de Turismos se le disputan. Además, Acer, su patrocinador en la Fórmula Renault, está intentando que por medio de Acer Internacional, Albacete pueda acceder a la Fórmula 3000.



● Max Mosley, Presidente de la FISA, ha sido invitado por Gilbert Sabine para que el día 16 de enero esté en Ciudad del Cabo para recibir a los participantes del Raid París-El Cabo.

● Freddie Spencer, el ex-campeón del mundo de 500 cc podría volver a la competición. De ser así, sería como compañero de Doug Polen, Campeón del Mundo de Superbikes, en el equipo Ducati-USA para realizar el Mundial de Superbikes.

UN TIGRE EN SU MOTOR



El Equipo Campsa convocó a la prensa para presentar a su nuevo piloto, Alex Crivillé. Pero eso no era lo importante, porque ya era cosa sabida desde hacía muchas semanas que el «Noi de Seva» era quién iba a heredar los manillares de la Honda 500 de Sito Pons. Allí se iba a otra cosa, a oír de los propios labios de Sito que iba a colgar el casco. También eso hacía tiempo que estaba cantado, demasiados eran los indicios: que si sólo se han pedido motos para un piloto, que si tanto Campsa como Bagnato lo habían dado por hecho, que si el campeón ya no se machaca en el gimnasio, etc... Y además estaba esa constatación tan evidente: Sito ya no era encima de la moto el mismo de antes, había dejado de ser ganador, y lo que es peor, no parecía verse con ánimos para volver a empezar. Muchas cosas habían cambiado en su entorno, demasiadas cosas habían sucedido, cosas tan impresionantes como ver por dos veces la muerte más cerca de lo que es aconsejable y por ende saberse vulnerable, y otras tan maravillosas y gratificantes como tener en casa una nueva vida, Axel, ante cuya mirada inocente, el frío, calculador y metódico Sito Pons, se sentía absolutamente desarmado. Todo esto se sabía y era cierto, pero faltaba oírlo de sus labios porque en público jamás había dado la más mínima pista, todo eran evasivas y vaguedades.

Sito se va, pero se queda

Es por eso que ese día todos iban a escuchar las palabras de Sito, tiempo y carreras habrán para hablar del «Criví». Sin embargo, «El Jefe» se salió con la suya porque habló de hacer un paréntesis en su carrera, de dejar de correr, pero en ningún instante lo dio por definitivo: «Nunca se sabe lo que puede ocurrir» manifestó. Sito se va, pero resistiéndose a confesarlo porque siente, que de haberle ido bien las cosas, todavía hubiera podido disfrutar de muchas horas de gloria.

Detrás deja un historial brillante, pero sobre todo, una carrera que ha significado la mejor operación de marketing y de imagen que el motociclismo español podía imaginar. Ha dignificado como nadie este deporte, ha dado credibilidad y estatus a lo que hasta ahora sólo era cosa de arrojo y valor.

Y no creo equivocarme si en el futuro todavía hará más por el deporte de las dos ruedas. Sito, tras el guarda rali, va a convertirse en personaje clave de los destinos motociclistas internacionales. Y si no, tiempo al tiempo, pero ya verán como dentro de no mucho se sentará en la mesa de los Ecclestone y Cia. para dirigir este «show bussiness». Si cuando corría era representante de los pilotos, ahora de manager, además de llevar a Crivillé a la cima, va a ser responsable directo del nuevo motociclismo que nos aguarda. Pero eso no lo hará Sito, sino que será la obra de Alfonso Pons.

J.L. Aznar



Baterías Bosch. Mayor poder de arranque.

Ni los 215 CV,
ni el turbo intercooler,
ni las 16 válvulas
le sirven de nada...
si su coche no arranca.



Energía siempre a punto. Así son las baterías Bosch. Capaces de arrancar su vehículo a la primera. Dotadas con una tecnología que se adelanta a su tiempo. Con unas prestaciones superiores en todos los terrenos. Más potentes, más fuertes y más resistentes. Con una aleación especial que proporciona un funcionamiento seguro. Incluso en las condiciones más duras. Bosch, así de seguro.



BOSCH



BALLESTA



EL FAMOSO VIOLADOR
DE LA AUTOPISTA

Juan BALLESTA

S E A T I B I Z A

YA LO TIENES TODO. DISFRUTALO.

Puedes decir que has llegado. Tienes en tu IBIZA la línea más avanzada. Un diseño depurado en el tiempo hasta el más mínimo detalle. Tienes más espacio interior. Un equipamiento que se extiende en una amplia gama de opciones y acabados. Y un motor, ya mítico en su categoría, robusto, potente y fiable como pocos. Hoy tu IBIZA ha alcanzado la plenitud. Ya lo tienes todo.

Disfruta tu IBIZA Desde **977.000 Ptas.** Precio final recomendado, IVA, transporte y ahorro promocional incluidos.



Equipamiento de serie IBIZA SXi: Inyección L-JETRONIC, 1.500 c.c. 100 CV. Spoiler posterior, cristales tintados, lunas laterales posteriores abribles, asientos y volante deportivos, faros antiniebla, llantas de aleación de 14", neumáticos 185/60, elevalunas eléctricos, cierre centralizado de puertas y maletero. Techo abrible y aire acondicionado en opción.



SEAT, Patrocinador
y Coche Oficial
Barcelona '92

SEAT
LA AMBICIÓN DE SUPERARSE

NOVEDAD 93



BMW CABRIO

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

7 de diciembre de 1991

Núm. 424 • 325 ptas.

S
U
P
E
R
G
T
I



Ahora con 2 litros
y 16 válvulas



Ford Escort
Opel Astra
Fiat Tipo

