

BENTLEY POR "SOLO" 35 MILLONES



Motor 16

SEMANAL

GRUPO

14 de diciembre de 1991

Núm. 425 • 325 ptas.

BMW 525 TDS MEJOR DIESEL DEL MUNDO



ESPIONAJE

NUEVO

ALFA 155

VW VENTO

S E A T I B I Z A

YA LO TIENES TODO. DISFRÚTALO.

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, elevavinas eléctricos, cierre centralizado de puertas y maletero. Techo abrible y aire acondicionado en opción.

SEAT, Patrocinador y Coche Oficial Barcelona '92



LA AMBICIÓN DE SUPERARSE

ESTAS SEMANAS



MAZDA 626. UNA BERLINA JAPONESA QUE HARÁ TEMBLAR A LAS EUROPEAS PAG.32



ALFA ROMEO 155. NOVEDAD PAG.14



EXPOSICIÓN ROLLS ROYCE PAG.26



FIAT UNO 70 i.e. SX, FIAT UNO SELECTA .COMPARATIVA PAG.68



RENAULT EXPRESS RN, TURISMO PAG.76



BAZAR, REGALOS PARA TODOS PAG.99

6	PUNTO DE MIRA	49	MAGAZINE
12	SU CASO	60	A FONDO
14	LO ÚLTIMO		BMW 525 TDS
	ALFA ROMEO 155	68	FRENTE A FRENTE
24	LO ÚLTIMO		FIAT UNO 70 I.E. SX
	BENTLEY CONTINENTAL	76	A FONDO
26	FUERA DE SERIE		RENAULT EXPRESS RN
	EXPOSICIÓN ROLLS ROYCE	77	PRECIOS
32	LO ÚLTIMO		VEHÍCULOS USADOS
	MAZDA 626	92	NOTICIAS DE EMPRESA
35	PRECIOS		TÉCNICA
	COCHES NUEVOS	94	MOTOR ORBITAL
		96	ACTUALIDAD
			MOTORTEC
		99	BAZAR
		108	DEPORTE
			RALLYE PARÍS- EL CABO
		112	RALLYES '92
		118	A TODO GAS



RESPONSABLE LA EMPRESA ANUNCIADORA.

De la ecología, la seguridad y la movilidad.

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

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

TECNOLOGIA ES LA PALABRA. BMW QUIEN LA PRONUNCIA.

Para BMW, si la tecnología ha llegado tan lejos, tiene que lograr, también, que su desarrollo continúe dejando atrás las consecuencias no deseadas.

Por eso hemos puesto en marcha la tecnología que permita conservar el placer de conducir en estado puro.

Esto incluye seguridad para las personas, cuando están dentro y fuera de sus automóviles, protección para el medio ambiente y fluidez del

tráfico en sus ciudades. Una tecnología que hará que la seguridad, la ecología y la libertad de movimientos viajen en la misma dirección. Y en el mismo automóvil.

Después de todo alguien se preguntará ¿dónde queda el placer de conducir?

Para BMW la respuesta es otra pregunta:

¿Existe mayor placer que el de conducir seguros a través de un mundo protegido?



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

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

DESPROPOSITOS

LOS lectores españoles, de alguna manera, hemos perdido ya la capacidad de asombro. La larga lista de escándalos, que diariamente se aúpa en la primera página de los periódicos, ha conseguido agotar el «factor sorpresa» que pretende todo mensaje periodístico. ¿Sucede lo mismo en el ámbito de la lectura automovilística? Posiblemente sí, como lo demuestran los recortes de los últimos días que se amontonan sobre mi mesa. Son de lo más dispares, de lo más chocantes e, incluso, de lo más absurdo. Veamos algunos ejemplos:

LA GUERRA. Se filtra la noticia de que el gobierno rebajará, del 33 por ciento al 28, el IVA del automóvil. Todos los fabricantes se «tiran a la piscina», anunciando que para ellos el 92 ya está aquí y que, «desde hoy mismo» aplican los beneficios de la bajada. Y el cliente, claro, sorprendido.

ALARMANTE. A partir del próximo día 15, los inspectores de «bus» de la Ciudad Condal podrán denunciar las infracciones de tráfico que dificulten la actividad de los servicios públicos (toma castañal Motor 16 autoriza a todos los conductores catalanes a que denuncien las infracciones de los conductores de los servicios públicos. Puede ser divertido).

DELIRANTE. El inefable Borrell ha dicho ahora que la gran cantidad de curvas existentes en la variante de Aranjuez habían sido necesarias para evitar la destrucción de una colonia de mariposas. Además, por si no fuera suficiente el que los lepidópteros cargaran con toda la culpa, el «ministro cangrejo» añadió que el sinuoso trazado influye hacer una vía no monótona, que evita el aburrimiento del conductor, con la correspondiente falta de concentración. Los «tortazos» que se ven en la variante son el fruto de tan razonada y ministerial explicación.

SORPRENDENTE. La nueva Ley de Seguridad Vial prevé que los conductores que usen detectores de radar, pueden ser sancionados con 15.000 pesetas de multa. Los que venden los «aparatos» con 250.000 y los que los anuncian... ¡vamos, como si sirviera de algo el «cacharrito» de marras!

Félix Lázaro
Editor Ejecutivo



De Alemania llega el Vento



GRAS el nacimiento del Volkswagen Golf tercera generación, le llega al turno al Vento, que no es otra cosa que el nuevo Jetta o, para ser más precisos, la versión berlina del Golf.

La marca de Wolfsburg sigue apostando por los nombres de vientos, tras sus populares Passat, Scirocco o Corrado y se ha

decidido por Vento, cuya fonética es internacionalmente aceptada.

Al igual que el nuevo Golf, el Vento es también ligeramente más grande, llegando hasta los 4,40 metros de longitud, aprovechados en su mayoría en un maletero más que generoso. Un maletero al que, sin embargo, no se accede con un portón pos-

terior como el en Toledo, que es un coche de estructura mecánica prácticamente igual a la del recién nacido Vento.

En cuanto a motorizaciones, hereda las mismas utilizadas por los Golf, incluida el alto de gama, con el motor V6 de 2,8 litros de cilindrada y 174 caballos de potencia, con catalizador, como todas las

SEIS MOTORES

- Gasolina, 6 cilindros en V de 2,8 litros, 12 válvulas y 174 caballos.
- Gasolina 4 cilindros en línea de 1,8 litros, 8 válvulas y 115 caballos.
- Gasolina 4 cilindros en línea de 1,8 litros, 8 válvulas y 90 caballos.
- Gasolina 4 cilindros en línea de 1,8 litros, 8 válvulas y 75 caballos.
- Diésel catalizado, 4 cilindros en línea, 1,9 litros y 64 caballos.
- Turbodiésel, catalizado, 4 cilindros en línea, 1,9 litros, inter-cooler y 75 caballos.

versiones del Vento, incluidas las diésel.

Estas seis motorizaciones se combinan con cuatro niveles de equipamiento, no siempre ofrecidas en todas las versiones, que comprenden CL, GL, GT y VR6.

El Vento será presentado oficialmente esta primavera, para comenzar su venta en Alemania en los días previos al verano del 92. No se conocen, por el momento, sus planes de

comercialización en España, pero podría retrasarse hasta finales del año venidero. En cuanto al precio, por ahora se oculta celosamente. No está nada claro si va a ser superior o inferior al del Toledo o de motorización equivalente. En Seat querrían posicionar al Toledo por encima del Volkswagen Vento, para prestigiar al modelo español, pero la última palabra la tienen en Alemania, donde son muy poco favorables a este tipo de concesiones.

Seat prima el trabajo en equipo

A partir de enero, Seat va a implantar en cuatro talleres, y con carácter experimental, un nuevo sistema de relaciones laborales que prima el trabajo en grupo incluso con aumentos de salarios. La figura clave de esta nueva organización será el supervisor, y la valoración del trabajo no será sólo por cantidad sino por calidad, ya que uno de los objetivos es lograr producir coches sin defectos. Los sindicatos han aceptado esta fórmula después de muchas reticencias y con la condición de que la formación se haga fuera de las horas de trabajo.



El auténtico semáforo

ICEN que la publicidad es información. No vamos hoy a desmentirlo. Lo cierto es que viendo determinados anun-

cios, esta tesis se comprende mejor. Por ejemplo, el excelente original del Whisky JB, publicado en muchos medios, donde, por medio de un acertado semáforo, nos recuerda que beber moderadamente es saludable para la salud y que el alcohol sólo se debe mezclar con hielo, jamás con un volante.

Si no lo veo, no lo creo

A lo habíamos contado. Saab ha desarrollado un coche sin volante. Sí, han leído bien. Se trata de un prototipo en que se sustituye el convencional volante por un único mando ergonómico,

tipo joystick que incluye, además, otros accionadores como luces e intermitentes. Esta semana ya hemos conseguido la prueba fotográfica del invento, en la que podemos ver a una sonriente señorita que parece preguntarse para sus adentros: ¿Y ahora qué hago yo con la mano que me sobra?



DESDE PARIS
EDOUARD SEIDLER

LA HUELGA que los trabajadores de Renault han mantenido en Colombia se ha prolongado hasta 78 días, tras la promesa de este fabricante de subir los salarios un 30 por ciento

durante el primer año y un 27 por ciento el año que viene.

LOS COLECCIONISTAS de coches antiguos en Francia ascienden al número de cuarenta mil.

EL AÑO QUE VIENE, Peugeot empezará a comercializar en Brasil vehículos de fabricación francesa y argentina.

AL IGUAL QUE OTRAS MUCHAS ciudades, Estrasburgo, una de las principales ciudades francesas, situada justo en la frontera con Alemania, ha decidido vetar el acceso de los vehículos al centro de la ciudad. Esta medida empezará a funcionar a partir del mes de febrero del próximo año, para evitar la contaminación medioambiental, cuyos niveles son muy altos.

Borrell ataca de nuevo (3)

ESTE ministro es inagotable fuente de inspiración. La saga de sus «películas» va camino de superar el récord de Rocky. Vean si no la «definitiva» de esta semana: resulta que la variante de Aranjuez, en la que se han producido 190 accidentes desde su inauguración, con el saldo de 24 muertos y 302 heridos, debe su trazado a «la conveniencia de no invadir zonas regables, la existencia de colonias de lepidópteros y también por la necesidad de hacer un trazado, no monótono, que pueda aburrir al conductor».

Señor Borrell: si en su Ministerio hay una sola persona que considere que una colonia de mariposas vale más que la vida de 24 personas (por ahora) y que los trazados hay que llenarlos de curvas para que los conductores presten más atención, merece usted y quienes mantienen esta teoría más que la sonrisa pública nacional.



LA VICTORIA

de Jordi Gené en el Gran Premio de Fuji merece figurar en el cuadro de honor de las gestas del automovilismo español, al lado de las victorias de Sainz, Vilariño, Pérez-Sala y algunos otros. Este joven catalán está en el camino de la Fórmula 1 y todos vamos a apoyarle.

Nuevos tramos de autovía

EL tramo de la Autovía del Noroeste entre Tordesillas (Valladolid) y Villardefrades, con una longitud de 33 kilómetros y un costo de 8.366 millones de pesetas, ya ha quedado abierto al tráfico. También se ha inaugurado el primer tramo de la Autovía del Cantábrico entre las poblaciones de La Breda y Marcenado.

8 / Motor 16

EL ANUNCIO

del nuevo Opel Astra, en el que aparece un coche de feria, es todo un ejemplo de imaginación e información. Es reconfortante ver que la imagen publicitaria del automóvil no siempre tenga que ir unida a la agresividad y a la magnificencia de sus prestaciones.

LOS PRECIOS

de los nuevos Audi 80 están en la línea de la marca. Lo que nos parece verdaderamente abusivo es que por un aire acondicionado nos cobren más de 325.000 pesetas y por las ventanillas eléctricas 207.000 pesetas.

LA VICTORIA

de Jordi Gené en el Gran Premio de Fuji merece figurar en el cuadro de honor de las gestas del automovilismo español, al lado de las victorias de Sainz, Vilariño, Pérez-Sala y algunos otros. Este joven catalán está en el camino de la Fórmula 1 y todos vamos a apoyarle.

EL PRESIDENTE BALESTRE

(que sigue siéndolo de la FIA), ha realizado unas declaraciones contra el Rallye RACC que sólo se entienden por su interés en que un rallye francés ocupe el lugar que la prueba española ha alcanzado por méritos propios. Balestre, no sólo es impresentable, sino que se mueve por intereses que no siempre puede confesar.



tras que las veinticinco unidades restantes, con denominación «Tipo Competizione», estarían especialmente destinadas para correr en el recientemente creado campeonato italiano de la clase GT.

De Zagato viene el Hyena

ZAGATO, conocido carrocerero italiano, tiene muchos proyectos para el año 92. De éstos, el más inminente es un coupé denominado Hyena que hereda la tradición de los Lancia Appia Sport, Flaminia Zagato, Flavia Sport y Fulvia Sport de los años 50 y 60. Al igual que sus predecesores, el Hyena toma una mecánica Lancia. En este caso, se trata de la del Delta HF Integrale. Para evitar que los costos se disparen, ésta se mantendrá de estricta serie, con lo que además se consigue que el mantenimiento sea más sencillo y económico.

Este nuevo coupé es un dos puertas de claro talante deportivo, en el cual se han previsto dos plazas y un pequeño maletero. La carrocería es de aluminio y en su interior la decoración será similar a la de un F-40, con el equipamiento imprescindible para una conducción deportiva.

En el próximo Salón de Bruselas, en enero del 92, se podrá ver la primera maqueta, a escala real, con las líneas totalmente definidas. Los modelos definitivos estarán preparados a finales del año que viene.

La producción del coche estará limitada a unas 75 unidades, de las cuales dos tercios serán dirigidas a un uso de calle, mien-

Renault, premio verde

ASA RENAULT ha sido una de las empresas galardonadas con los premios «Protección al Medioambiente», que convoca el INI. Renault ha sido merecedora del premio «Gestión Medioambiental» por su modelo de gestión que ha permitido minimizar el impacto de su actividad en el medio, con niveles más bajos que la normativa vigente.



DESDE TOKIO DANIEL MONTEVERDE

LAS EXPORTACIONES japonesas han sufrido un nuevo traspiés en octubre, al descender un 7,1 por ciento con respecto al año 90.

LA FIRMA SURCOREANA Daewoo, que firmará un contrato de asistencia técnica con Suzuki en el año 1999 para desarrollar un «coche nacional», ha celebrado el comienzo de la producción de una berlina. Está basada en un diseño original de Suzuki destinado al mercado de Corea del Sur.

LA CUOTA DE MERCADO de los fabricantes japoneses en la antigua Alemania Federal continúa prácticamente inalterable, alcanzando en octubre el 13,3 por ciento. Con 9.154 unidades, Mazda ocupa el primer lugar entre los japoneses y el noveno en el total del mercado.

LA PRIMERA FURGONETA eléctrica acaba de hacer su debut en el reparto de correo de la isla japonesa de Kiushu.

JAPON ESTA PREPARANDO una ley para restringir, aun más, las emisiones de los gases de escape de camiones y autobuses diésel.

Hi-Fi Sony con DSP



Entre en los mejores auditorios del mundo con sólo apretar un botón



¿Cotton Club, Madison Square Garden...? Con la serie Hi-Fi Midi de Sony con DSP disfrute de la música en su ambiente original

Viva su música con el máximo realismo gracias al Procesador Digital de la Señal (DSP). Seleccione Vd. mismo el ambiente más adecuado a cada tema con sólo apretar un botón. Con el DSP conseguirá la perfecta simulación de más de 100 espacios acústicos* combinando fácilmente sus tres efectos: Reverberación, Ecuilización Paramétrica y Dinámica Digital.

Elija entre 4 modelos con las máximas prestaciones

- DSP
- Amplificadores de hasta 140 +140 W. de potencia.
- Reproductor de CD con 'Pulse Technology'
- Doble pletina auto reverse.

Solicite información llamando gratuitamente al teléfono

900 37 77 77

*Según modelo

SONY
Audio Digital

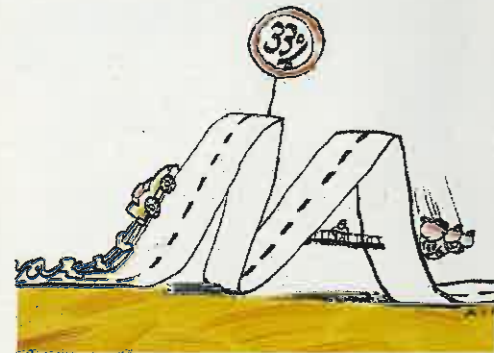
EL TEMA DE LA SEMANA

A vueltas con el IVA

LOS fabricantes de automóviles instalados en nuestro país, han acogido con gran inquietud la noticia recogida en algunos medios de una posible bajada del Impuesto sobre el Valor Añadido en enero, posibilidad que ya fue adelantada por MOTOR 16 en octubre pasado (ver número 416). Sin embargo, algunas marcas, especialmente las importadoras, se han adelantado a esa eventual reducción, anunciando rebajas de 5 puntos en sus productos para evitar un retroceso de las ventas en diciembre.

Como se recordará, a principios de otoño, se rumoreaba que el Gobierno iba a introducir en el último momento, una enmienda en el Senado al proyecto de Presupuestos del Estado para 1992, en la que se recogería una rebaja del IVA del actual 33 por ciento al 28 por ciento, medida que, al llevarla a cabo por sorpresa, no dañaría las ventas del sector.

Ahora, y tras la vuelta del rumor a los medios



de comunicación, el propio presidente del grupo parlamentario socialista en el Senado, Jaime Barreiro, ha desmentido que se vaya a introducir «enmienda alguna, ni siquiera «in voce» para reducir ese IVA». Según Barreiro, la postura oficial es que cualquier modificación a la baja de esta fiscalidad «debería estar condicionada a que los fabricantes modificaran su esquema de precios para trasladar al consumidor la reducción impositiva».

Estos rumores, que no han sido ni confirmados ni desmentidos por el Ministerio de Economía, han generado gran preocupación en el sector, que teme un retroceso considerable de las ventas en el actual mes de diciembre.

En repetidas ocasiones, los representantes de los fabricantes han manifestado que todo cambio en la fiscalidad del automóvil -algo que debe hacerse para adaptar la legislación española al marco comunitario de cara al Mercado Único- debería realizarse como se ha hecho en Francia, es decir, por sorpresa, para evitar distorsiones en el mercado de turismos.

Los que sí han reaccionado con prontitud han sido los importadores que, ante la posibilidad de esa bajada del IVA -algo que está aún muy en el aire- han decidido en su mayoría rebajar sus productos en un 5 por ciento. Tal es el caso, en el momento de escribir estas líneas, de Fiat, Audi-Volkswagen, Alfa Romeo y Porsche-Saab.

EN VOZ BAJA

SUPERCOCHEs

No La recesión automovilística en Estados Unidos está afectando especialmente a los supercoches. Por ejemplo, en octubre del año pasado se habían vendido 270 unidades del Honda NSX, mientras que este año han sido sólo 85. Esta recesión es la que ha llevado a Ferrari a dar prioridad al mercado norteamericano.

MAZDA XEDOS

Siguen las numerosas especulaciones sobre cómo se llamará la gama de modelos de lujo de Mazda en el continente europeo. Dicha gama, que contará incluso con motores de doce cilindros en V, responde al nombre Amati en Estados Unidos y podría denominarse Xedos en Europa.

Continental-Pirelli adiós al acuerdo

DESPUÉS de casi un año de arduas conversaciones, los fabricantes de neumáticos Continental y Pirelli han descartado un acuerdo de fusión o cooperación a largo plazo. El grupo italiano, interesado desde el principio, asegura que ambas partes han llegado a la conclusión de que esas posibilidades no beneficiaban ni a los accionistas, ni a clientes ni a empleados.



Las dos sociedades mantenían conversaciones después de que la firma italiana lanzara una OPA hostil en septiembre del año pasado. Ahora, Pirelli cumplirá su compromiso de indemnizar a sus aliados en el intento de control de Continental, si la operación no fructificara antes de que acabase el pasado mes de noviembre. Según Pirelli, éstas compensaciones podrían elevarse a cerca de 30.000 millones de pesetas.

La marca Pirelli ha anunciado la puesta en marcha de un nuevo plan de reestructuración que prevé la inversión de 18.500 millones de pesetas en la racionalización de su actividad industrial.

Fichados hasta por las aseguradoras

LO que le faltaba ya a los automovilistas españoles: hasta las compañías aseguradoras han abierto un amplio fichero, con nombres y apellidos, de conductores que no son de su agrado. En efecto, en el conocido como Fichero Informativo de Automóviles (FIA), creado hace poco más de un año, se incluyen cerca de trescientos mil conductores a los que esas empresas presentan dificultades a la hora de suscribir un seguro. Estos datos han sido recopilados por la mayoría de las entidades que operan en este ramo y que su-



ponen cerca del 60 por ciento del negocio de automóviles.

La mayor parte de la información contenida en el FIA corresponde a pólizas penalizadas por exceso de accidentalidad, con una media de tres siniestros anuales. En este caso, las compañías no suelen negar la póliza pero aplican recargos que pueden ser superiores al 10 por ciento.

El resto del Fichero está formado por pólizas anuladas por exceso de siniestralidad y, aunque en este caso no existe ningún compromiso por parte de las entidades, lo normal es que se nieguen a suscribir un seguro a cualquier conductor que se encuentre en esta tesitura.



Trio, el póker de Peugeot

TRAS el éxito comercial del 309 Premium, los responsables de Peugeot han decidido el lanzamiento de otra serie limitada, en esta ocasión con el nombre de Trio. Se ofrece en dos versiones: gasolina, de 75 caballos de potencia y diésel, con 65 caballos.

Una decoración específica, con interiores de tapicerías muy cuidadas, con rebordes embellecedores y un radiocasette, son parte del atractivo de estas versiones, que se venden al precio de 1.505.000 pesetas para el gasolina y 1.630.000 pesetas para el diésel.

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 Rallies. Descubra las importantes innovaciones interiores y exteriores de la nueva gama DELTA. Desde la nueva versión LX con un motor de 1.500 c.c., hasta la agresividad y la fuerza del nuevo HF INTEGRALE 16 V, con un carácter absolutamente deportivo, y ahora con posibilidad de incorporar aire acondicionado. La nueva gama DELTA llenará de satisfacciones a los que consideran que conducir es un placer.

Modelo	cc.	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	141	2.197.000
Delta HF Integrale 16 v.	1.995	210	4.470.000

* Península y Baleares IVA y Transporte incluidos.



CUENTENOS
SU CASO

La ITV a examen

Esta semana pasada pasé la revisión de la ITV tal y como manda la ley, pero me pregunto si sirve esto para algo. En dicha revisión no miraron los cinturones de seguridad, ni las emisiones de escape o, lo que es más grave, el estado del dibujo y presión de los neumáticos. Parece que dichos servicios están más ocupados en cobrar las tres mil y pico pesetas, que en detectar coches que resulten peligrosos o nocivos para el ambiente.

Carlos López
Vigo



Matizar sobre el 106

Cada semana me sorprenden los precios que figuran en la revista, pues siempre son inferiores a los que me ofrece el concesionario.

Por otro lado, ustedes dicen que el Peugeot 106 sale al mercado «con la sana intención de compartir mercado con su hermano el 205». ¿No ha pretendido el fabricante cubrir el segmento de los minicoches?

Dicen que el acceso a las plazas traseras no es



comodo, cuando el asiento delantero se desliza hasta el parabrisas dejando hueco suficiente.

También dicen que la rueda de repuesto va protegida en todos los modelos por un antirrobo de chapa, cuando en ningún modelo existe tal artificio.

Santiago Rulz
Valencia

R.- En primer lugar, recordarle que desde hace tiempo el fabricante proporciona unas listas de precios recomendados, y luego los concesionarios realizan sus «retoques».

A su siguiente pregunta, decirle que, según palabras del presidente del Grupo PSA, el Peugeot 106 no viene a sustituir al 205 y tampoco está por

Sobre las glorietas

Entre las recientes mejoras de la red viaria española, vienen proliferando las glorietas. Esta solución, usada con profusión en otros países, supone un verdadero alivio para el tráfico. Pero lo sorprendente es que nuestros ingenieros de caminos, parecen tener mucho ingenio y se dedican a torpedear esta solución de varias formas. Por una parte, siempre de semáforos los accesos a las mismas, con lo cual sus ventajas desaparecen. Por otra parte, algunas glorietas son tan angostas que apenas puede girar un autobús. Para finalizar, en España se ha inventado la anti-glorieta, es decir, una glorieta partida por la mitad y con el correspondiente semáforo en cada esquina. Esperamos que los ingenieros sean menos ingeniosos. Nos conformamos con que copien bien.

Manuel Vicens
Madrid

Menudo Lada Samara

El día 3 de enero compré un Lada Samara 1500 y desde entonces no he tenido más que averías. Recién estrenado, un faro lucía cuando quería y el ventilador iba a su aire. El asiento trasero estaba agujereado. A los pocos días del estreno, se estropeó el alternador y tuve que tener el coche en el taller tres días seguidos para que lo arreglaran. Desde el primer momento, los ejevalunas y el centralizado de puertas no funcio-

nan correctamente. El salpicadero hubo que cambiarlo, el carburador se ha aflojado dos veces, etcétera, etcétera.

Además los servicios oficiales de Lada en Gnanollers y Barcelona no están a la altura de lo que necesitan los clientes de esta marca. En el fondo estoy contento con el coche pero.....

José Buendía
Sta. Coloma de Gramanet



¿Para qué sirven los aditivos?

Cada vez que pongo gasolina y el empleado se empeña en cantar las bondades de tal o cual aditivo, me pregunto si no estoy ante un timo. Por una parte, pienso que si éste aditivo sirve para algo, ¿por qué no se incluye directamente en la gasolina?, y si no sirve para nada, entonces es un timo. Tendría que estar prohibida su venta.

Roberto Echeverría
Huelva



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 Cereza, Gregorio Arroyo, Javier Pascual.
Secretarios: Evelio Verdara.
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 Terralba. Redactor jefe de producto: Víctor Piccione (Producto). Jefe de área: Raúl Rodríguez (Economía). Jefes de sección: José Antonio Díaz (Fotografía). Juan González Aso (Diseño). Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico). Redacción: Lourdes Bravo, Simonetta Garib, Manuel Madrid, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. Diseño: Carmen Rodríguez. Fotografía: A.J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. Coordinación: Miguel Ángel Turci. Corresponsal en Cataluña: José Luis Anzar. Corresponsales en el extranjero: Michel Meillerey (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Documentación: Mary Franchini. Secretaria de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaria de Redacción: Ana María Pardo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Cañizal (Cierre); José María Casanovas; Esteban Delgado (Departes); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Maite de Oñarza (Cierre); Francisco Podadera (Diseño) y José Luis de la Viña (Náutica).

Autoedición: José M^o Gómez-Morán (jefe), Yolanda Corrochano y José M^o Ormazábal.

Publicidad:
Director Comercial: Juan Antonio Suanzes. Jefa de publicidad: Elvira Aricha. Automecerado: M^o Jesús Sánchez. Coordinadora: Mercedes Noguera. Publicidad Zona Cataluña: Pere Calaisa Rn. Automecerado: Loies Peira. 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 Turibio Triviño.
Director de Distribución: Federico Herrero.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 66 00. Telefax: 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. BARCELONA: P^o de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1. 5^o Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 03. VALENCIA: Guillén de Castro, 46. 7^o A. 46001 Valencia. Teléfono: (96) 392 40 05.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid.
Imprime: ENTERPRINT, Chorrillo 8. Alcalá de Henares, Madrid.
Distribuye: INDISA. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Teléfono: 327 13 38, 327 15 67, 327 14 53 y 327 15 25.



MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP COPY.

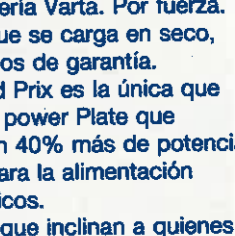
RIGHT 1989. Depósito Legal: M. 30.247. 1983. Difusión controlada por OJD.



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



POR FUERZA



VARTA

LA PRIMERA POTENCIA DE EUROPA

Se dice que los mejores coches del mundo son los europeos. Lo cierto es que los mejores coches europeos van equipados con lo mejor a todos los niveles. Como la batería Varta. Por fuerza. Varta es la batería que se carga en seco, la que ofrece dos años de garantía. Y ahora, Varta Grand Prix es la única que incorpora el sistema power Plate que proporciona hasta un 40% más de potencia para el arranque y para la alimentación de accesorios eléctricos. Razones poderosas que inclinan a quienes saben hacer los mejores coches a elegir Varta. Por fuerza.



ESPIONAJE UNA HORA TRAS EL ALFA 155

Sorprendimos al nuevo Alfa 155 mientras lo probaban y lo seguimos para intentar descubrir a distancia su comportamiento.

Y A llega el Alfa Romeo 155. Una foto, un comunicado oficial de la casa, algunos meses de silencio y después, a primeros del 92, su lanzamiento.

Es el 155 un coche esperado con gran interés e incluso pasión. Pasión e interés que nos han permitido, después de un golpe de suerte, seguir el que será uno de los productos más esperados de la próxima temporada y que en estos días viaja por las carreteras de Europa. Así, gracias a las proezas de un probador, pudimos vivir una jornada de pruebas «robada».

Antes de presentar el nuevo producto, es bueno que lo encuadremos en un contexto político-económico dentro de Alfa Romeo.

La primera pregunta que surge es: ¿Cuál será el objetivo del Alfa 155 en su país y en el resto de Europa? Su meta es la de recoger el testigo de imagen dejado por los modelos Giulia, Giulietta y por el Alfa 75.

La segunda pregunta es consecuencia de la primera: ¿Podrá el 155 cumplir con la misión asignada por el grupo Fiat? La respuesta de esta pregunta tendrán que darla, para bien o para mal, los pasados y actuales clientes de Alfa Romeo.

Otra cuestión que se debe tener

MUY COMPACTO
El salpicadero es de estructura lineal. Los asientos son envolventes y elegantes.



LIGERAS
Las llantas, de aleación ligera, deberán formar parte del equipo de serie en el modelo 2.0 16V y en el V6 2.4. En éste los neumáticos son de 205 milímetros de anchura.



SELLO ALFA ROMEO
El clásico sello de Alfa Romeo firma también la parte trasera del nuevo modelo.

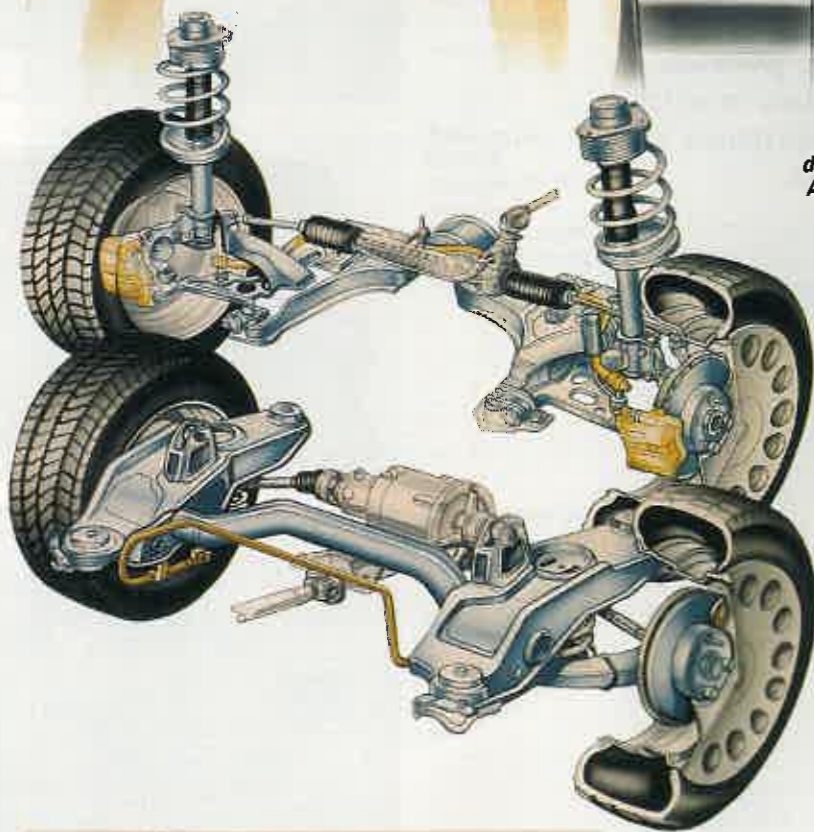


PERSONALIDAD
El frontal muestra las líneas que darán carácter al nuevo 155.



AERODINÁMICO
El carenado de los retrovisores exteriores está muy conseguido y se integra con elegancia en el conjunto. El coeficiente aerodinámico (cx) es de 0,30.





INTEGRAL Y PERMANENTE

Las suspensiones delanteras del nuevo Alfa Romeo 155 son independientes, de tipo MacPherson, con brazos oscilantes inferiores transversales y muelles helicoidales. Las suspensiones traseras, también independientes, incorporan la tracción integral permanente, como muestra el dibujo. Este tipo de transmisión está anunciada para la versión con motor turbo 16 válvulas.

quiere atribuir al 155. Sin embargo, existe un antecedente, el modelo 164, también fruto de un proyecto común entre Alfa, Fiat y la sueca Saab, que no impidió que el coche tuviera un notable éxito en Italia y en el resto de Europa.

Sería un caso de auténtica mala suerte, si esta cooperación Fiat-Alfa llegase a afectar a las ventas del modelo 155.

Después de este breve inciso, vamos a someter a examen nuestra prueba «robada». ¿Cómo es el 155?

LÍNEA FAMILIAR

Hemos de reconocer que su línea es esbelta, cortante y con esa forma en cuña que, desde hace algunos lustros, es sello inconfundible de un producto Alfa Romeo (Giulietta y 75).

El aire de familia es desde luego muy fuerte, con algunos elementos estilísticos desarrollados en el 164, pero, en conjunto, no se puede negar la originalidad del nuevo modelo. En efecto, es demasiado compacto para ser un 164 y también demasiado grande para ser un 33.

El automóvil que nos ha adelantado con decisión por autopista, no puede ser más que el nuevo Alfa 155. Modelo medio de la marca del trébol de cuatro hojas, que sustituirá en el mercado al Alfa 75, de todos modos se seguirá fabricando este modelo en pequeñas series, para responder a la demanda de aquellos clientes que no están dispuestos a renunciar a un auténtico

en cuenta es que Alfa ha tenido siempre un público de espíritu muy fiel a la marca y, si se verifican las previsiones, algunas versiones de gama baja del 155, incorporarán motores Fiat.

Tendremos, pues, en el mercado, tres modelos con el mismo planteamiento mecánico del 155: El Tipo, el Tempra y el Dedra. Este hecho, aún por confirmar, podría perjudicar la imagen de «puro» Alfa que se

Alfa con su tradicional tracción trasera.

Como es sabido, el 155 tendrá tracción delantera o total, con bastidor basado en el del Tipo y adecuadamente adaptado.

El Alfa 155 que nos ha adelantado, empuja con fuerza y nos obliga a acelerar a fondo nuestro vehículo para no perderlo de vista.

La impresión que nos merece, examinado desde atrás, es que se desenvuelve con mucha agilidad y seguridad. El cambio de carril, en los adelantamientos, lo efectúa sin ningún tipo de extraños, tampoco se nota que dé bandazos a la salida de un túnel, cuando arrecia el viento.

Otro hecho que observamos es que en maniobras repentinas, a causa de un tráfico intenso, el coche apenas se inclina lateralmente.

El nuevo Alfa tiene un encanto y una atracción especial, que nos obliga a cambiar nuestros planes e ir detrás de él, también cuando decide abandonar la autopista y enlazar con una carretera secundaria.

El recorrido, más bien sinuoso de esta nueva carretera, confirma nuestras primeras impresiones y pone en evidencia las excelencias del chasis y la firmeza de las suspensiones.

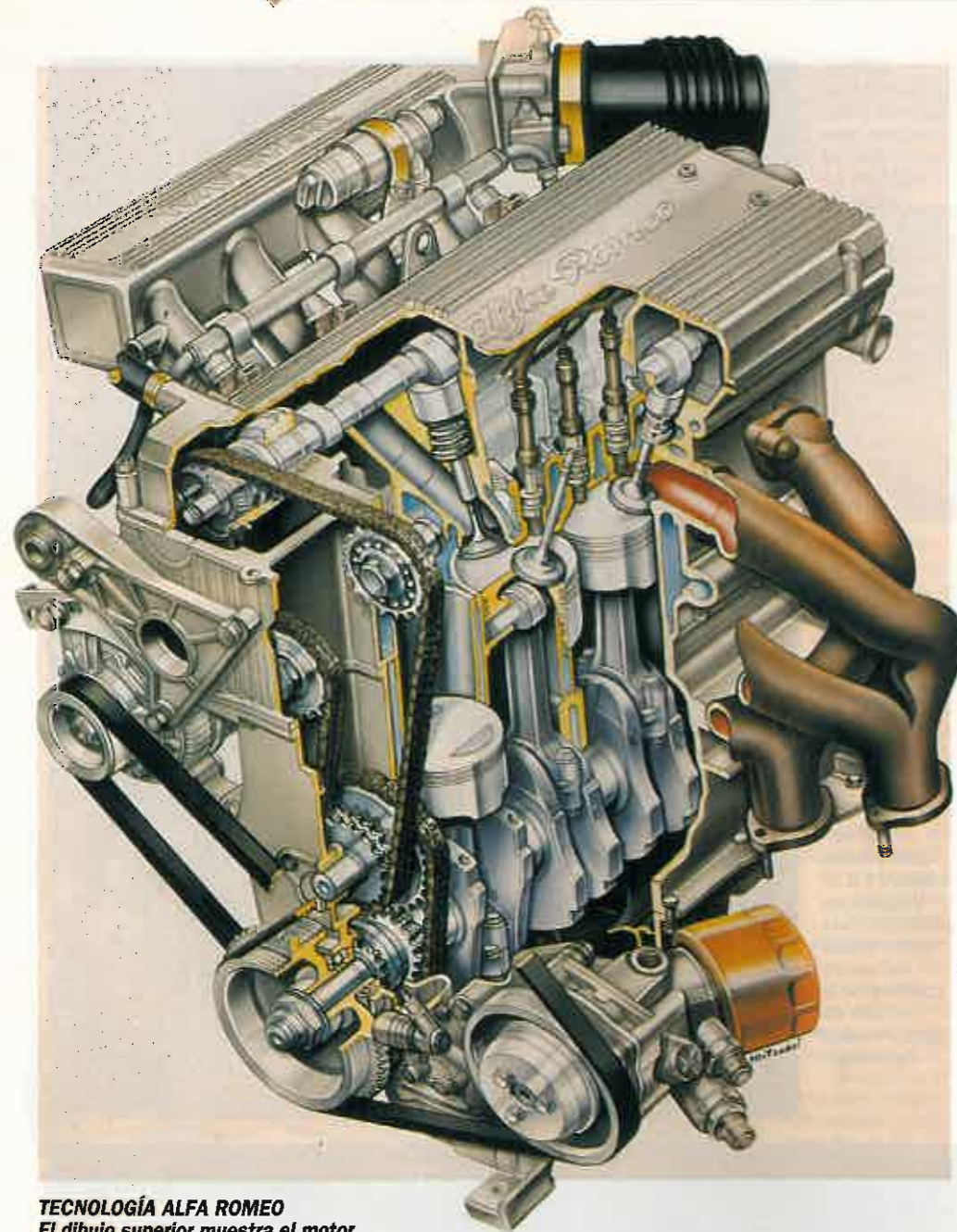
Ningún extraño a la salida de las curvas, inclinación mínima de la carrocería y un trazado limpio, es lo que hemos podido apreciar, siem-

CAPAZ
El maletero parece tener espacio para un montón de maletas. La arista de carga, que es bastante baja, facilita la tarea de meter el equipaje.



SUAVIDAD Y POTENCIA
Bajo el capó del coche espiado se esconde el clásico y refinado motor V6 de Alfa Romeo, con 2.492 centímetros cúbicos y 170 caballos de potencia. Este motor podría ser usado también en la versión de cuatro ruedas motrices.





TECNOLOGÍA ALFA ROMEO
El dibujo superior muestra el motor de cuatro cilindros en línea Twin Spark. Es la evolución del típico motor Alfa Romeo de doble árbol de levas en cabeza, con cruce variable. El dibujo inferior enseña una particularidad del doble encendido que utiliza dos bujías por cilindro.



pre desde atrás, del comportamiento del Alfa 155.

«¡Pronto, acelera o lo pierdes!» Me advierte mi compañero de trabajo y en este caso, copiloto en funciones. Efectivamente, el conductor del 155 ha debido darse cuenta del seguimiento de un coche espía, y ha decidido perderselos de vista. Vamos al nuevo Alfa trepar monte arriba sin dificultad alguna.

Nosotros vamos perdiendo terreno, pero aún podemos percatarnos del comportamiento considerablemente neutro del coche, a pesar de ser un tracción delantera. El coche se inscribe en las curvas y sale, sin titubeos del tren delantero, es magnífico, casi mantiene el ritmo endiablado de un coche de carreras. Se aprecia que incorpora un propulsor brillante y excepcionalmente elástico.

Además, parece que las ruedas delanteras apenas pierden motricidad, puesto que no se las oye chirriar. Esto nos sorprende gratamente, pero no del todo, puesto que sabemos que lleva el bastidor del Fiat Tipo, del que conocemos sus excelencias. Pero para ser honestos, recordamos que estamos juzgando el coche desde fuera, y ya se sabe que los toros desde la barrera se ven diferentes.

En honor a la verdad, no podemos precisar cuáles son las reacciones reales del 155, si éstas son violentas y han sido corregidas por una técnica especial de conducción o son tan buenas como parecen a unos cuantos metros por detrás.

Pronto dejamos de ver el 155, así

FICHA TÉCNICA

MODELOS	1.750 Twin Spark	2.000 Twin Spark	2.000 Turbo 16 V	2.400 V6
MOTOR				
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	6 en V
Cilindrada (c.c.)	1.779	1.962	1.995	2.400
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia máxima	130 CV	148 CV	200 CV	170 CV
TRANSMISIÓN				
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades
FRENOS				
Delantero	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos
Trasero	Discos	Discos	Discos	Discos
ABS	Opcional	Opcional	Si	Si
SUSPENSIONES				
Delantero	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
Trasero	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
DIRECCIÓN				
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida

EL TODO TERRENO DE LOS CONCESIONARIOS OPEL



ISUZU TROOPER INTERCOOLER

El todo-terreno de la Red Opel. Un vehículo abierto a todos los terrenos, a nuevos caminos y nuevas emociones.

Tracción integral personalizada en sus motores Isuzu. Potencia y fiabilidad mecánica en cualquier situación. 2.771 cm³ y 100 CV a las cuatro ruedas. Motores Turbo Diesel e Intercooler capaces de alcanzar 140 Km/h. con un excelente consumo: 8,4 l. a los 100.

Isuzu Trooper Intercooler. Equipado de serie con aire acondicionado, dirección asistida, desbloqueador de ruedas automático, bastidor a prueba de torsión, radiocassette estéreo, elevallas eléctricas, cerradura centralizada, cinturones de seguridad delanteros y traseros, volante deportivo...

Así es el Isuzu Trooper Intercooler.

Véalo en su Concesionario Oficial Opel.

Disfrútelo en todos los terrenos.

MODELO	PRECIO
3 PUERTAS CORTO LS	3.340.360 P.V.P.
5 PUERTAS LARGO LS	3.633.000 P.V.P.

IVA Y TRANSPORTE INCLUIDOS.



General Motors se reserva el derecho de modificar sin previo aviso las características indicadas en este anuncio, que en ningún caso pueden ser consideradas contractuales.





ORIGINAL Y NUEVA
 La carrocería del 155 es de tres volúmenes. Revela unas líneas agresivas y personales dentro de los más puros cánones estilistas.

EN FORMA DE CUÑA
 La elegante parte trasera muestra una estética muy conseguida. Resaltan los grandes grupos ópticos.

que aflojamos la marcha hasta que llegamos a una confluencia de carreteras, y cual fue nuestra sorpresa al ver nuestro Alfa aparcado en una gasolinera.

«Hoy estamos de suerte», le dije a mi compañero.

Rápidamente, cogimos las cámaras de fotos y aprovechamos para fotografiar los interiores, los asientos y todos los detalles que pudimos.

Los asientos, siempre a simple vista, nos parecieron anatómicos y revestidos de un tejido oscuro parecido al terciopelo. El salpicadero es de estructura lineal, compacto y con una instrumentación moderna y racional.

«¡Cuidado! -Advierto a mi compañero- Ahí viene el conductor».

Tuvimos el tiempo justo de ocultar nuestras cámaras y mirar con gran sorpresa, y de reojo, cómo levantaba el capó para comprobar los niveles. Nuestro Alfa equipaba el refinado motor V6 de la marca, en su versión de dos litros y medio, con el que la velocidad máxima es de 220 kilómetros por hora (230 el 16v.)

De esta manera termina felizmente nuestra persecución. No hemos tenido una toma de contacto real con el Alfa Romeo 155 pero, de nuestra experiencia de seguidores, las conclusiones son altamente positivas y no defraudarán las expectativas de los «alfistas».

○
 Texto y fotos: G.M.



FANTASIA SOBRE RUEDAS



DERBI NACIONAL MOTOR, S.A., 08100 Martorellés (Barcelona) España
 Télex 94 184 DERBI E. Tel. (93) 570 20 10* Fax 570 55 02

El sonido del silencio.

Dentro del nuevo Opel Astra sólo se oye el silencio. Un silencio que va a dar mucho que hablar. Porque el nuevo Astra es increíblemente silencioso, tanto por fuera, como por dentro.

Por poner un ejemplo, para reducir al mínimo el ruido en el interior, toda la suspensión delantera se monta en un bloque acústicamente separado del chasis. En cuanto a la suspensión trasera, los propios elementos del sistema DSA actúan también como amortiguadores del sonido. Igualmente, todos los elementos del motor, la caja de cambios y el diferencial han sido construidos y montados de forma que reduzcan al mínimo la generación de ruidos. Todas estas aportaciones tecnológicas hacen del nuevo Opel Astra el vehículo más confortable y silencioso para viajar.

El más silencioso de su clase.

Pero esto es sólo el principio de lo que el nuevo Opel Astra puede ofrecer en cuanto a acústica. Es muy posible que a partir de ahora Vd. prefiera escuchar sus compact discs o cassettes en el interior del nuevo Opel Astra, en vez

de en su propio hogar. Y todo, gracias a un nuevo concepto de acústica, optimizado por nuestros especialistas en sonido, con la ayuda de simuladores dirigidos por ordenador. Disfrute de su música favorita mientras conduce. La línea aerodinámica del Opel Astra hace imperceptible el ruido del viento. Además, la carrocería ha sido diseñada de tal forma, que su gran rigidez torsional evita las vibraciones y cualquier otra molestia acústica que pueda perturbar el placer de escuchar música.

Una estructura más sólida.

Por como se conduce, por como suena, comprobará que el nuevo Opel Astra está al nivel de los coches de élite; por ejemplo, las puertas cierran con el sonido característico de los grandes coches, con un

suave y firme "clunk." Un sonido inolvidable, el sonido del silencio, al que contribuyen, sin duda, el doble tubo de acero integrado en cada puerta y una estructura de la carrocería mucho más rígida, que permiten hasta un 34% más de rigidez torsional.

Esto es tan sólo un ejemplo de la precisa y cuidada construcción del nuevo Opel Astra. No es fácil encontrar un coche que ofrezca una ingeniería tan innovadora a un precio asequible. Ingeniería de primera clase. Una clase que se escucha y se siente, que representa el compromiso de Opel con la excelencia en seguridad, ingeniería y respeto al medio ambiente.

¡Opel mejor que nunca!

OPEL 

MCCANN





DEPORTIVO DE LUJO
El Continental R tiene un carácter deportivo con unas líneas más redondeadas y aerodinámicas que sus hermanos de gama.

BENTLEY CONTINENTAL R

LEYENDA VIVA

Después de la espectacular aparición del Bentley Continental R en el pasado Salón de Ginebra, se ha iniciado la fase de lanzamiento comercial. Su llegada aviva el recuerdo de aquellos famosos coches de carreras vencedores en Le Mans.

ESPAÑA ha sido uno de los primeros países del mundo agraciado con la llegada de este coche. Al margen de algunos Salones Internacionales, tan sólo el Principado de Mónaco había recibido la visita de tan ilustre automóvil.

Este peculiar coche hereda la tradición de los míticos Bentley que arrasaban en Le Mans a finales de los años veinte. Su carácter queda en evidencia por su carrocería de dos puertas y sus líneas redondeadas. Es un deportivo de gran lujo, en el que se incorporan elementos mecánicos comunes a otros mode-

los de la marca. Así pues, el motor es el poderoso y fiable motor de ocho cilindros en V de 6,8 litros sobrealimentado. Su potencia, tal y como suelen afirmar los responsables de la marca, es la suficiente, aunque se puede estimar en unos 350 caballos. Las prestaciones están a un excelente nivel, ya que su velocidad máxima ha sido limitada electrónicamente a 230 kilómetros por hora, pero su potencial es mucho mayor. La aceleración, de cero a cien kilómetros por hora tampoco está nada mal, ya que las casi dos toneladas y media del Continental

R, se ponen a cien en tan sólo 6,6 segundos.

Este Bentley incorpora una nueva caja de cambios automática de cuatro velocidades, que más adelante se montará en el resto de los modelos de la gama. El accionamiento de la palanca es eléctrico para dar una mayor suavidad a su funcionamiento. La suspensión es totalmente independiente y dispone de un sistema autonivelante para mejorar el confort y el comportamiento del coche en todo tipo de condiciones. Los frenos disponen de sistema antibloqueo y la totalidad de los co-



CUATRO PLAZAS
El interior está muy cuidado y su habitáculo está preparado para alojar cuatro adultos.



FICHA TÉCNICA



	CONTINENTAL R
MOTOR	
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	8 en V
Cilindrada (c.c.)	6 750
Nº válvulas por cilindro	2
Alimentación	Inyección electrónica
Compresión	8 0 a 1
Potencia máxima	350 cv(estimado)
Par máximo	65 mkg (estimado)
TRANSMISIÓN	
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Automática de 4 v
Sistema	Cremallera, asistida
Diámetro de giro (m)	13,0
FRENOS	
Sistema(Del/Tras)	Disco ventilado/Disco
SUSPENSIONES	
Delantera	Independiente
Trasera	Independiente
RUEDAS	
Neumáticos	255/60 ZR 16
Llantas (pulgadas)	De aleación 7,5 x 15
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg)	2 420
Largo/ancho/alto (mm)	5 342/2 044/1 462
Volumen del maletero (dm ³)	350
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	6,6
Velocidad Máxima (km/h)	230

ches fabricados cuentan con catalizador para los gases de escape.

En el interior se han cuidado todos los detalles, tal y como es habitual en estos coches. Por una parte, se mantiene una estética tradicional con madera y cuero por doquier, pero se han introducido toques de diseño que no son habituales, tales como la parte superior del salpicadero del mismo color que la carrocería, o el fileteado de los asientos. Estos se controlan eléctricamente y tienen un diseño que permite sujetar bien el cuerpo. Además del completísimo equipamiento, el Continental R dispone de un equipo de música especialmente realizado para este coche por Alpine, y en el Reino Unido, incorpora teléfono móvil de serie.

TRESCIENTAS UNIDADES

En estos momentos se está iniciando la fabricación en serie del Continental R. Su producción anual se estima en unas trescientas unidades al año. Peter Terry Ward, Presidente y director ejecutivo de Rolls Royce Motor Cars Limited, declaró

en el acto de presentación que la producción del primer año está totalmente adjudicada, y que tienen grandes esperanzas para este modelo. De los trescientos fabricados unos doscientos se repartirán en partes iguales entre los mercados británico, americano y la zona de influencia de Japón. El resto, se reparte entre Europa y países de Oriente Medio. Para 1992 hay cuatro unidades asignadas al mercado español. Su precio en España está todavía por determinar, pero se estima que estará en torno a los 35 millones de pesetas, aunque habrá que esperar para ver como evoluciona la cuestión fiscal.

Según el propio Ward, el Continental R ha nacido con el afán de relanzar la imagen de Bentley en todo el mundo, cómo coche de alto nivel y un cierto toque deportivo. Así como la imagen de Rolls Royce está por encima del bien y del mal, en algunos países, hay que recordar que Bentley sigue existiendo.

Las primeras entregas se realizarán a partir del próximo mes de febrero.

Victor Piccione

GAMEL

FRAGRANCE FOR MEN



LA ATRACCION DE LA AVENTURA.



Alas para la Historia



ROLLS ROYCE SILVER GHOST
De 1906 data este modelo cuya carrocería recuerda poderosamente a la de los coches de caballos, pero que lleva un motor de 6 cilindros.

Cada Rolls es un lienzo de lujo. En algunos de ellos se han pintado acontecimientos históricos, en otros, únicamente pequeñas anécdotas familiares. Pero en ambos casos, siempre envueltos en el cálido barniz del prestigio.

CON motivo de la presentación del Bentley Continental R en España, el importador, Carlos de Salamanca, ha organizado en sus locales una amplia exposición retrospectiva de Rolls Royce y Bentley. Veinte modelos de orígenes diversos están presentes en las instalaciones de la marca situadas en la calle de Sor Angela de la Cruz.

Hay un Bentley 4.500, único modelo de la exposición que participó en competición (ver recuadro aparte), pero probablemente otros modelos allí presentes tengan una historia tan brillante o más, por la importancia de sus propietarios o por las personalidades que se hayan desplazado en su interior. Aunque los avatares por los que han pasado, siempre resultan difíciles de descubrir por la natural reserva de sus propietarios actuales o pasados. Sin embargo, algunos acontecimientos relativos a su restauración pueden ser tan apasionantes como la propia vida del coche. La mayoría de ellos han sido restaurados en España, artesanalmente, trabajando sobre chapas de aluminio como se hacía antaño y fundiendo los elementos que fuera necesario sobre moldes realizados con sumo cuidado. Uno de los que ha sufrido un proceso más costoso es el Rolls Royce Phantom III, de 1937, en el que se invirtieron doce años de trabajo e incluso hubo que comprar otra unidad para aprovechar parte de sus piezas.

También está presente el Bentley 3.500, primer modelo Bentley fabricado por Rolls, que fue construido en Derby y presentado al público en las pruebas hípcas de Ascot en agosto de 1933. Se le denominó «The silent Sports Car», y su diseño corrió a cargo de Rolls Royce.

Muchas piedras preciosas tienen cabida en estas instalaciones, pero el entrañable Rolls Royce Silver Ghost, de 1906 (foto que abre este reportaje), evoca aún con claridad los coches de caballos y todas sus connotaciones, que conocemos tan bien por la literatura del siglo pasado. La carrocería de este modelo, como la de algún otro, es obra de Barker & Co. cuyos orígenes se remontan a 1710, cuando un oficial de la Guardia de la Reina Ana abrió un taller en Londres para suministrar dos a la Familia Real. ○

Javier Moltó

Exposición en Madrid de Rolls Royce



Bentley

1926

ROLLS ROYCE 20 HP

Motor de seis cilindros.

3.127 centímetros cúbicos.



1926

ROLLS ROYCE PHANTOM I

Motor de seis cilindros.

7.668 centímetros cúbicos.



1928

ROLLS ROYCE 20 HP CABRIOLET

Motor de seis cilindros.

3.127 centímetros cúbicos.



1929

ROLLS ROYCE PHANTOM II

Motor de seis cilindros.

7.668 centímetros cúbicos.



1929

ROLLS ROYCE PHANTOM I

Motor de seis cilindros.

7.668 centímetros cúbicos.



1930

ROLLS ROYCE PHANTOM II

Motor de seis cilindros.

7.668 centímetros cúbicos.



1932

ROLLS ROYCE 20 HP

Motor de seis cilindros.

3.669 centímetros cúbicos.



1933

BENTLEY 3.500

Motor de seis cilindros.

3.669 centímetros cúbicos.



1937

ROLLS ROYCE PHANTOM III

Motor de doce cilindros.

7.340 centímetros cúbicos.



1952

ROLLS ROYCE SILVER WRAITH

Motor de seis cilindros.

4.556 centímetros cúbicos.



1953

ROLLS ROYCE SILVER DAWN

Motor de seis cilindros.

4.556 centímetros cúbicos.



1962

ROLLS ROYCE PHANTOM V

Motor de ocho cilindros.

6.230 centímetros cúbicos.



1962

ROLLS ROYCE SILVER CLOUD II

Motor de ocho cilindros.

6.230 centímetros cúbicos.



1963

BENTLEY FLYING SPUR S.3

Motor de ocho cilindros.

6.230 centímetros cúbicos.



1968

ROLLS ROYCE 2 PUERTAS SALOON

Motor de seis cilindros.

6.230 centímetros cúbicos.



Bentley 4.500

Algunos modelos presentes en la exposición todavía llevan impregnados en su carrocería el aroma de viejas disputas que tuvieron lugar hace ya más de sesenta años. Como el Bentley 4.500, una joya. Finalizó en segunda posición en Las 24 Horas de Le Mans del año 1929, por detrás de otro Bentley, un 6.500, y por delante de otros dos 4.500. Sobre la misma tapicería que lleva en la actualidad se sentaron, con

LE MANS, 1929. Dunfee y Kidston, cuarto y quinto comenzando por la izquierda, pilotaron el Bentley 4.500 de la foto inferior y acabaron segundos.



sus monos cubiertos de grasa, sus dos pilotos: Dunfee y Kidston. Pero no sólo el ya ajado cuero de la tapicería es original, también la pintura y la carrocería al completo lo son. Posteriormente a la carrera de Le Mans, este vehículo obtuvo otros grandes resultados en competición, aunque lo más sorprendente sea su actual estado de conservación. Para traerlo desde Londres a Madrid con motivo de la exposición, realizó el trayecto Londres-París por carretera, a una velocidad de cruce entre 80 y 90 kilómetros por hora.

NUEVO MAZDA 626

PASO DE GIGANTE



COMPACTO Y ERGÓNOMICO
Desde el nuevo motor de seis cilindros en V, 24 válvulas y 165 caballos hasta el discreto y atractivo salpicadero, pasando por unos asientos de ergonomía estudiada, todo en el nuevo 626 da sensación de robustez y calidad.



El próximo febrero llegarán a los concesionarios de Mazda en España los nuevos 626. Modelo que da un paso de gigante respecto a su predecesor, situándose a corta distancia de marcas alemanas del prestigio de BMW o Mercedes. Los estudios de mercado han dejado claro que la versión ideal para nuestro país es la de carrocería de cinco puertas, combinada con un motor de seis cilindros en V y 165 caballos.

MARCAS como BMW o Mercedes tendrán que cebarse a temblar ante la llegada inminente del nuevo Mazda 626: un proyecto ambicioso y competitivo que, como en otras ocasiones, pondrá en guardia a las firmas más asentadas en el segmento de las berlinas de alto nivel. Mayoritariamente, a los automóviles fabricados en Alemania; pues, por otra parte, es el país de Europa en el que la firma japonesa vende más coches (100.000 frente a los 1.100 de España). Este temor está totalmente justificado desde el momento en que uno echa un vistazo al nuevo modelo. El



GRAN CAPACIDAD
La carrocería Hatchback cuenta con una quinta puerta muy práctica. Los asientos traseros se abaten por partes asimétricas.

sustituto del 626, que conserva esta denominación para las versiones Sedán de cuatro puertas y Hatchback de cinco, es más largo, ancho y alto que su predecesor. La distancia entre ejes se ha ampliado y la anchura de vías también. Todo lo que puede acarrear este aumento general de medidas es bueno, porque se traduce en una mayor habitabilidad y volumen de maletero e incluso en un mejor comportamiento. Pero no hay que olvidar que, con este nuevo empaque, el 626 sube un escalón para situarse muy cerca de los BMW Serie 5 (tan sólo 25 mm. más largos, 1 mm. más an-

chos y 6 mm. más bajos que los nuevos 626) tanto por tamaño como por potencia y precio.

Aunque son dos los tipos de carrocería que ofrecerá el nuevo 626, a España en un principio sólo se traerá la versión Hatchback, con un portón trasero bien disimulado utilizando la forma de un tercer volumen. En este caso, el motor elegido será el seis cilindros en V de 2,5 litros y 165 caballos, que veremos en el MX6 (sustituto del 626 coupé) dentro de dos o tres semanas, cuando se comience a vender en nuestro país. Sin embargo, serán dos más las mecánicas que se puedan utilizar en el resto de los mercados, una nueva familia de motores de 4 cilindros en línea, 16 válvulas y potencias de 105 (1.8) y 115 (2.0) caballos.

Si el público español responde, también se traería, más adelante, un 626 de carrocería Sedán, con 4 puertas, y motor de 4 cilindros y 115 caballos. Esta versión es la única que podría contar eventualmente con tracción permanente a las cuatro ruedas (con el sistema que utilizan otros Mazda) en lugar de la transmisión a las ruedas delanteras, de serie en toda la gama.

DIRECCION 4X4

Los primeros 626 que lleguen a tierras españolas (Hatchback 5P. V6 2.5) serán las únicas versiones que puedan montar, opcionalmente, la dirección a las cuatro ruedas controlada electrónicamente. Este sistema ha evolucionado con su empleo en otros modelos de fama y se ha optimizado en el último Sentia de tracción trasera, hasta montarse en el nuevo Mazda, con muchas mejoras respecto al utilizado en el actual 626. En el in-

terior de los nuevos Mazda no se ha dejado nada al azar. La ingeniería «Kansei» o investigación de los sentidos humanos, una filosofía creada por Mazda, ha dado sus frutos de una forma clara en el 626. El espacio para los ocupantes es confortable y acogedor y el acabado da sensación de calidad y robustez. Las líneas del tablero de instrumentos se han suavizado y acolchado. Todos los mandos están más al alcance del conductor, y se incluye de serie el sistema de aire acondicionado, el antibloqueo de frenos con sistema ABS y tres cinturones de seguridad traseros, además de la dirección asistida en función de las revoluciones del motor, los elevalunas eléctricos, el cierre centralizado y el volante regulable.

Por su parte, los expertos en ergonomía han trabajado a fondo en los asientos del nuevo 626. Las butacas delanteras están preparadas para adaptarse al cuerpo y sujetarlo sin agobios. El asiento trasero, se puede abatir por partes. Los nuevos anchos de vía y unas suspensiones totalmente revisadas y puestas al día por la marca nipona, han permitido ganar mucho en el aspecto dinámico. El nuevo 626 cuenta con algunos componentes nuevos y una geometría específica adaptada a las nuevas cotas. El excelente comportamiento del nuevo esquema, se supone que ha llevado a los ingenieros de Mazda a no ofrecer, en ninguna de las versiones, las suspensiones regulables con control electrónico de dureza, con las que hasta ahora contaba.

El precio del Mazda 626 Hatchback 2.5 V6 en nuestro país se acercará a los 4.150.000 pesetas, mientras que para la versión 4WS habra que añadirle a este precio 250.000 pesetas más.

A.M



S NUEVOS

O

I

C

E

R

R

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
ALEKO														
Aleko 2141	1.026.068	1.569	74	155	14,0	8,3	435,0							Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
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 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	1.791.372	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 Mana	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 Mana	2.313.598	1.779	122	190	10,4	8,9	443,0	225.000	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	225.000	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
164 2.0 Twin Spark	3.128.260	1.962	148	210	9,2	12,1	455,5	225.000	80.000	Serie	Serie	Serie	280.000	115.000
164 2.0 V6 Turbo	4.983.598	1.996	210	240	7,2	10,1	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6	4.808.260	2.959	192	230	7,9	12,3	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	110.000
164 Quadrifoglio	5.570.260	2.959	200	231	7,7	11,3	455,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 2.5 TD	3.972.165	2.500	117	204	10,8	7,6	455,5	Serie	80.000	Serie	Serie	Serie	280.000	110.000
Spider 2.0 le	3.429.598	1.962	126	190	9,0	9,1	425,8	-	45.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
ARO														
Aro 10 Techo Lona	1.120.749	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0							
Aro 10 Techo Duro	1.228.269	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							

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
AUDI														
80 2.0 E	2.896.015	1.984	115	190	11,8	9,3	448,2	246.256	43.176	117.806	Serie	Serie	143.609	123.906
80 2.3 E	3.388.015	2.309	133	200	9,8	9,8	448,2	Serie	43.176	117.806	Serie	Serie	143.609	123.906
80 2.3 E Aut.	3.576.014	2.309	133	197	11,2	10,5	448,2	Serie	43.176	117.806	Serie	Serie	143.609	123.906
80 2.3 E Quattro	4.131.014	2.309	133	200	9,9	10,5	448,2	Serie	43.176	117.806	Serie	Serie	143.609	123.906
80 2.8 E V6	4.216.014	2.771	174	220	8,0	10,3	448,2	Serie	43.176	Serie	Serie	Serie	143.609	123.906
80 2.0 E V6 Quattro	4.766.015	2.771	174	220	8,0	11,4	448,2	Serie	43.176	Serie	Serie	Serie	143.609	123.906
80 1.9 TDI	2.948.108	1.896	90	174	14,1	5,4	448,2	246.256	43.176	117.806	Serie	Serie	170.280	123.906
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	143.486	158.231
100 2.3 E Aut.	3.968.014	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	143.486	158.231
100 2.8 E Quattro	5.196.014	2.771	172	218	8,0	11,8	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	143.486	158.231
Coupe 2.3 E Cat.	4.110.015	2.309	133	211	9,2	10,04	433,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.3 E Quattro Cat.	4.850.015	2.309	133	211	9,2	10,0	433,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 20V Track Front	4.495.202	1.994	160	215	9,0	11,04	433,6	Serie	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 20V Quattro	5.052.203	1.994	160	215	8,9	11,0	433,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.3 20V Cat.	4.692.015	2.309	170	217	8,6	11,3	433,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.3 20V Quattro Cat.5	5.252.014	2.309	170	217	8,4	11,3	433,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe S-2	6.309.203	2.226	220	248	6,1	11,8	440,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8	9.454.529	3.562	250	244	7,6	13,2	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 Aut.	9.814.529	3.562	250	235	9,0	14,0	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
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 i Cabrio	3.714.758	2.693	129	160	13,4	12,2	414,5	230.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
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	1.77												



ALFA ROMEO

OFERTAS

Durante este mes, toda la gama 33 ofrece las siguientes ofertas:

Alfa 33 1.3 Veloce:
150.000 pesetas de sobrevaloración del coche usado.

Alfa 33 1.5 i.e.:
175.000 pesetas de sobrevaloración del coche usado.

Alfa 33 1.7 i.e.:
200.000 pesetas de sobrevaloración del coche usado.

Alfa 33 1.7 16V:
300.000 pesetas de sobrevaloración del coche usado.

Alfa 33 1.7 16V Q:
300.000 pesetas de sobrevaloración del coche usado.

Alfa 33 1.7 S. Wagon:
300.000 pesetas de sobrevaloración del coche usado.

Alfa 33 1.7 16V Permanent 4:
300.000 pesetas de sobrevaloración del coche usado.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
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
Z-1	8.544.413	2.494	171	239	7,9	10,4	392,7			Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325 TD (gama 91)	3.773.107	2.498	115	198	12,0	7,5	443,5	259.153	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	154.328
325 TD Aut. (gama 91)	4.048.107	2.498	115	194	12,8	7,8	443,5	259.153	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	154.328
324 TD Touring	4.462.507	2.443	115	187	12,3	7,0	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	175.000	Serie
520i	4.144.413	1.990	150	211	10,6	9,8	472,0	Serie	118.608	Serie	Serie	Serie	168.000	210.011
525i	5.197.602	2.494	192	225	8,6	9,0	472,0	Serie	118.608	Serie	Serie	Serie	Serie	169.780
535i	6.156.413	3.430	211	235	7,7	14,5	472,0	Serie	118.608	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
M-5	9.847.929	3.535	215	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	258.238	Serie
525 TDS Aut.	4.928.107	2.498	143	205	11,6	8,1	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	258.238	Serie
730i	6.277.602	2.986	197	225	9,3	15,0	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	212.094	Serie
735i	7.942.603	3.420	220	236	8,3	15,0	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
735i L	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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
AX 3p 11 TE 4V	1.109.937	1.124	55	156	13,2	6,2	352,5						18.953	
AX 3p 11 TE 5V	1.140.357	1.124	55	158	12,9	6,3	352,5	162.224					18.953	
AX 3p 11 TE 5V	1.201.196	1.124	55	158	12,9	6,3	352,5	162.224	14.805	14.805				47.380
AX 3p 14 TGS	1.282.317	1.360	75	175	10,8	6,8	352,5	162.224	18.953	14.805	14.805			47.380
AX 3p 14 TZX	1.343.158	1.360	75	175	10,8	6,8	352,5	162.224	18.953	Serie				47.380
AX 3p GT	1.467.557	1.360	85	177	9,3	7,3	351,7	162.224	18.953	14.805	14.805			47.380
AX 3p GTI	1.710.915	1.360	100	190	8,7	7,5	351,7	162.224	Serie	Serie	Serie		162.240	Serie
AX 5p 11 TE 4V	1.175.848	1.124	55	156	13,2	6,2	352,5						18.953	
AX 5p 11 TE 5V	1.206.266	1.124	55	158	13,2	6,3	352,5	162.224					18.953	
AX 5p 11 TE 5V	1.267.107	1.124	55	158	12,9	6,3	352,5	162.224	14.805	14.805				47.380
AX 5p 14 TGS	1.348.228	1.360	75	175	10,8	6,8	352,5	162.224	18.953	14.805	14.805			47.380
AX 5p 14 TZX	1.409.067	1.360	75	175	10,8	6,8	352,5	162.224	18.953	Serie				47.380
AX 5p GT	1.533.465	1.360	85	177	9,3	7,3	351,7	162.224	18.953	14.805	14.805			47.380
AX 5p 14 TD	1.308.315	1.360	53	155	16,5	4,7	352,5						18.953	
AX 5p 14 TRD	1.375.239	1.360	53	155	16,5	4,7	352,5						18.953	14.805
AX 5p 14 TD	1.374.223	1.360	53	155	16,5	4,7	352,5						18.953	
AX 5p 14 TRD	1.447.280	1.360	53	155	16,5	4,7	352,5						18.953	14.805
ZX 5p 1.4 Reflex	1.613.769	1.360	75	172	13,7	6,8	407,1	148.919	31.212					
ZX 5p 1.4 Avantage	1.685.169	1.360	75	172	13,7	6,8	407,1	148.919	31.212	20.400	20.400			66.299
ZX 5p 1.4 Aura	1.753.569	1.360	75	172	13,7	6,8	407,1	148.919	31.212	Serie	Serie	71.401		66.299
ZX 5p 1.6i Reflex	1.718.488	1.580	90	181	13,5	7,9	407,1	148.919	31.212					
ZX 5p 1.6i Avantage	1.756.569	1.580	90	181	13,5	7,9	407,1	148.919	31.212	20.400	20.400			66.299
ZX 5p 1.6i Aura	1.912.289	1.580	90	181	13,5	7,9	407,1	148.919	31.212	Serie	Serie	71.401		66.299
ZX 5p 1.9i Volcane	2.229.581	1.905	130	201	8,3	8,6	407,1	148.919	31.212	Serie	Serie	Serie	189.721	Serie
ZX 5p 1.9i Reflex	1.767.189	1.905	71	167	16,1	5,9	407,1	148.919	31.212					
ZX 5p 1.9i 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
BX 14 TGE Prestige	1.680.729	1.360	72	161	13,1	8,1	424,0						41.714	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	1.940.287	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 TGS Athena	2.093.840	1.905	107	191	10,7	8,0	424,0	166.033	41.714	Serie	Serie	Serie	217.504	67.408
BX 19 GTI	2.291.454	1.905	125	193	9,8	9,7	424,0	166.033	41.714	Serie	Serie	Serie	217.504	67.408
BX GTI 16V Prestige	3.154.536	1.905	160	215	8,6	9,9	424,0			Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
BX 19 TGS Break	2.460.661	1.905	107	191	10,4	8,0	424,0	188.214	63.188	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
BX TD	1.859.478	1.796	60	155	17,2	6,8	424,0						41.714	24.110
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 T2D	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 T2D Turbo	2.661.823	1.796	90	182	12,0	7,7	424,0			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	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	Serie	Serie	206.000	68.495
XM 2.0i Grand Luxe	3.981.411	1.998	130	202	11,5	8,6	470,8			Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XM 2.0i Grand Luxe Aut.	4.241.692	1.998	130	206	14,4	8,6	470,8			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
XM V6i Aut.	5.194.542	2.849	170	220	10,9	13,9	470,8			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
XM Diesel Luxe	3.400.473	2.138	83	171	17,6	7,7	470,8			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	206.000	Serie

DAIHATSU

Applause 1.6 IX 16V 5p	2.286.952	1.580	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	3.363.740	2.765	102	145	17,2	12,6	411,5	187.293	35.715	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Ferza EL II	2.462.374	1.589	85	143	14,2	11,8	388,5	198.000	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	Serie
Mondial Cabrio T	17.937.253	3.405	300	255	6,3	11,9	453,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
348 TB	16.979.919	3.405	300	275	5,6	9,9	423,0	Serie		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
348 TS	17.408.200	3.405	300	275	5,6	9,9	423,0	Serie		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Testarossa	29.019.680	4.942	390	290	5,7	18,4	448,5	Serie		Serie	Serie	Serie		



CITROËN

OFERTAS

AX:
Fórmula de financiación especial: Con cuotas mensuales a partir de **15.900** pesetas al mes y un interés T.A.E. de hasta el 9,90 %.

AX GT Stilo: Aire acondicionado gratis.

AX y BX Diesel:

A un precio similar a los modelos de gasolina.

ZX:

Se reduce hasta **100.000** pesetas el precio de todos los ZX que sean pagados al contado.

BX Prestige Diesel:

Serie limitada con motor diésel a precio de gasolina.

C-15:

Durante este mes se puede adquirir la furgoneta C-15 desde **17.000** pesetas al mes con un T.A.E. del 13,25 por ciento.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/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	27.000	(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 Sp.	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 Sp.	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.	3.029.916	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 Sp.	2.179.919	1.998	109	178	11,3	8,0	442,5	-	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra CLX 2.0i Sp.	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 Sp.	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 Sp. 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 Sp.	2.623.208	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 Sp.	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 Sp.	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 Sp.	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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
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	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 1.6 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.	2.401.014	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	Serie

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

IATO

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Iato Turbodiesel Intercooler 3.438.108	1.929	80	145	-	14,1	407,0	Serie	Serie	Serie	-	Serie	-	-	Serie

INNOCENTI

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
990 SE	1.356.350	993	53	143	16,2	7,3	316,0	-	-	Serie	-	-	-	-
990 SL	1.238.951	993	53	145	16,2	7,3	316,0	-	-	-	-	-	-	-
990 MSE Aut.	1.436.989	993	53	145	16,2	7,4	316,0	-	-	Serie	-	-	-	-
Turbo de Tamasso	1.536.786	993	72	182	10,8	8,9	313,8	-	-	Serie	-	-	-	Serie
990 DSE	1.526.906	993	37	124	-	5,7	316,0	-	-	Serie	-	-	-	-

ISUZU

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
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.	3.862.919	2.771	106	156	19,7	10,4	447,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	-

JAGUAR

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
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	Serie
Sovereign 4.0	8.560.329	3.980	223	220	8,6	14,4	499,0	Serie	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	Serie
Daimler 4.0	9.883.329	3.980	223	220	8,6	14,4	499,0	Serie	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	Serie
XJS 4.0 Coupé	8.746.329	3.980	223	228	7,9	13,4	476,4	Serie	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	Serie
XJS V12 Cabrio	11.611.320	5.345	280	230	8,5	16,8	476,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJR-S 6.0 L	11.741.814	5.993	308	250	6,9	17,3	476,4	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

LADA

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Samara 1.3 3p.	998.839	1.288	65	150	14,5	8,2	400,6	169.118	26.600	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	18.166	-	-	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	18.166	-	-	15.956
Niva 1.6	1.250.294	1.569	78	127	23,0	11,5	372,0	-	26.000	-	-	-	-	-



FIAT

OFERTAS

Panda antiguo:
Hasta **60.000** pesetas de descuento final.

Uno DS 70 5p:

Se realiza un descuento de hasta **200.000** pesetas.

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.

FORD

OFERTAS

Fiesta:

El Fiesta Pachá Plus
1.3 por el precio del

Fiesta Pachá 1.1.

Fiesta Ghia 1.4:

100.000 pesetas de
descuento.

**Escort y Orion (1.6
CLX):**

El Escort y el Orion 1.6
CLX se comercializan

durante este mes al
precio de los Escort y

los Orion con motor de
1,3 litros. Por lo tanto,

se realiza un descuento
de 126.000 pesetas.

**Escort y Orion (1.6
Ghia):**

Aire acondicionado
gratis.

Sierra:

100.000 pesetas de
descuento en todos los

modelos de la gama
91.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	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	117	15,1	6,4	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	13.536.380	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	Serie
300 CE 24V	8.037.055	2.960	231	240	8,0	13,1	465,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
200 TE	5.183.554	1.996	118	195	13,9	9,8	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
230 TE	5.362.053	2.298	136	203	11,4	9,8	476,5	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
250 D Turbo	5.537.054	2.497	126	195	12,3	7,7	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 D	5.185.958	2.996	113	190	13,7	8,6	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 D 4 Matic.	6.885.959	2.996	113	183	16,0	8,6	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 D Turbo	5.822.054	2.996	147	202	10,9	8,6	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 D Turbo 4 Matic.	7.615.054	2.996	147	196	12,8	9,6	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
200 TD	5.042.740	1.997	75	160	21,7	7,6	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
250 TD	5.420.459	2.497	94	176	16,5	7,7	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 TD 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
360 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	18.383.365	5.987	408	250	6,0	17,3	521,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
420 SEC	11.033.280	4.196	231	219	8,3	13,2	493,5	Serie	183.806	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
500 SEC	11.664.290	4.973	252	225	7,5	11,4	493,5	Serie	183.806	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
560 SEC	15.200.645	5.547	279	250	7,2	15,1	493,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
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	13.760.880	4.973	326	250	6,2	14,2	447,0	330.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
230 GE ST Corto	5.564.018	2.298	93	145	17,7	15,2	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
260 GD ST Corto	5.969.668	2.497	69	125	26,1	12,7	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 GE ST Corto	6.309.384	2.960	125	165	13,5	20,5	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 GD ST Corto	6.233.008	2.996	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	6.550.876	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 1.5p	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	3.181.598	2.477	105	140	17,6	14,5	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDi GL Corto	3.069.508	2.477	105	140	17,6	14,5	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDi GLS Corto	3.683.268	2.477	105	140	17,6	14,5	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero V6 GLS Corto	3.683.268	2.972	150	160	12,5	16,5	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDi GLX Largo	3.683.268	2.477	105	140	21,5	14,5	472,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero V6 GLS Largo	5.066.608	2.972	150	160	14,0	16,5	472,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MORGAN

4/4-1800 IE Cat 2A	5.280.504	1.598	104	190	8,0	8,5	389,0	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
4/4-1800 IE Cat AA	5.515.514	1.598	104	190	8,0	8,5	389,0	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Plus-4 2.0 2A	6.426.544	1.996	140	195	7,5	10,0	396,0	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Plus-4 2.0 AA	6.624.559	1.996	140	195	7,5	10,0	396,0	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Plus-8 3.9 EFi	7.948.224	3.947	191	210	5,6	11,8	396,0	92.000	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 5p.	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	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Primera 1.6 SLX 16V 4p.	2.174.919	1.597	95	185	10,4	7,8	440,0	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Primera 2.0i SLX 16V 4p.	2.418.919	1.998	122	200	9,9	8,5	440,0	183.000	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Primera 2.0i SLX Aut. 4p.	2.805.918	1.998	122	200	10,3	9,0	440,0	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Primera 2.0 GT 16V 4p.	3.504.013	1.998	150	220	8,4	6,9	440,0	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Primera 1.6 SLX 16V 5p.	2.362.918	1.597	95	185	10,4	7,8	450,0	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Primera 2.0i SLX 16V 5p.	2.689.013	1.998	122	200	9,9	8,5	450,0	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Primera 2.0 D LX 4p.	2.393.919	1.996	75	160	17,5	6,1	440,0	40.000	Serie	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	S				



OPEL

OFERTAS

Corsa :
Hasta **100.000** pesetas de descuento final.

Kadett:
113.000 pesetas de descuento.

Kadett cabrio:
Hasta **200.000** pesetas de descuento.

Vectra:
125.000 pesetas de descuento.

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

Senator:
También se realiza un descuento de hasta **150.000** pesetas o se incluye un teléfono de forma gratuita en el equipamiento.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
PANTHER														
Panther Kadetta	5.431.014	2.933	150	195	7,2	9,5	389,0							265.000

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
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		22.850	22.850				25.800
106 XR 1.4	1.341.069	1.360	75	175	11,4	6,7	356,4	147.200	25.800	22.850				25.800
106 XT 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
108 XSI	1.721.069	1.360	100	190	9,6	7,3	356,4		25.800	Serie	Serie		165.000	Serie
205 Style 3p	1.143.000	1.124	55	155	14,6	7,0	370,5		25.800					25.800
205 Winner 3p	1.251.000	1.124	55	146	14,6	7,0	370,5		25.800					25.800
205 Plus 3p	1.327.968	1.294	65	156	13,8	8,2	370,5		25.800					25.800
205 XT 3p	1.560.219	1.360	85	178	10,9	8,5	370,5	147.200	25.800					51.500
205 Rallye 3p	1.614.418	1.294	103	190	9,6	8,5	370,5		25.800					25.800
205 Aut. 3p	1.717.788	1.580	80	166	14,2	8,1	370,5	147.200	25.800			78.900		25.800
205 GTX 3p	1.736.588	1.592	94	181	10,6	9,3	370,5		25.800	Serie	Serie			Serie
205 GTI 3p	2.041.788	1.905	130	206	7,8	9,0	370,5	147.200	25.800	Serie	Serie			Serie
205 Style 5p	1.203.000	1.124	55	155	14,6	7,0	370,5		25.800					25.800
205 Winner 5p	1.311.000	1.124	55	155	14,6	7,0	370,5		25.800					25.800
205 GR 5p	1.431.669	1.294	65	156	13,8	8,2	370,5		25.800	20.600	20.600			25.800
205 SR 5p	1.542.468	1.294	65	156	13,8	8,2	370,5		25.800	Serie	Serie			25.800
205 GT 5p	1.621.418	1.360	85	178	10,9	8,9	370,5	147.200	25.800	Serie	Serie			51.500
205 XAD 3p	1.295.600	1.769	60	155	15,1	6,6	370,5		25.800					25.800
205 Winner D 3p	1.462.100	1.769	60	155	15,1	6,6	370,5		25.800					25.800
205 Plus D 3p	1.484.199	1.769	60	155	15,1	6,6	370,5		25.800	Serie	Serie	78.900		25.800
205 XTD 3p	1.653.200	1.769	60	155	15,1	6,6	370,5	147.200	25.800	Serie	Serie	78.900		25.800
205 TD 3p	1.848.600	1.769	78	175	12,2	6,0	370,5		25.800	Serie	Serie	78.900		Serie
205 Winner D 5p	1.522.999	1.769	60	155	15,1	6,6	370,5		25.800					25.800
205 GRD 5p	1.581.800	1.769	60	155	15,1	6,6	370,5		25.800	20.600	20.600			25.800
205 GTD 5p	1.712.300	1.769	80	155	15,1	6,6	370,5	147.200	25.800	Serie	Serie	78.900		25.800
205 TD 5p	1.908.600	1.769	78	175	12,2	6,0	370,5		25.800	Serie	Serie	78.900		Serie
205 Cabrio C1	2.194.000	1.360	70	174	12,3	7,8	370,5		25.800	20.600	20.600			25.800
205 Cabrio CT	2.943.118	1.580	115	190	9,7	8,0	370,5	147.200	25.800	Serie	Serie	78.900		Serie
309 Tio	1.671.069	1.294	65	164	13,6	8,2	405,0		30.900					30.900
309 GL Profil	1.596.868	1.294	65	164	13,6	8,2	405,0		30.900					30.900
309 Lock	1.645.469	1.294	65	164	13,6	8,2	405,0		30.900					30.900
309 Aut	2.122.618	1.580	80	165	17,1	9,1	405,0	151.600	30.900	Serie	Serie	Serie		30.900
309 GR	1.717.288	1.442	83	173	12,3	8,3	405,0		30.900					30.900
309 Best Line	1.706.788	1.580	92	180	10,5	7,5	405,0		30.900					30.900
309 GT 1.6	1.906.288	1.592	94	179	10,5	8,6	405,0	151.600	30.900	Serie	Serie	Serie	61.900	30.900
309 GT 1.9	2.109.687	1.905	105	191	10,4	8,3	405,0	151.600	30.900	Serie	Serie	Serie	72.100	30.900
309 GTX	2.129.119	1.905	105	190	10,4	8,3	405,0	151.600	30.900	Serie	Serie	Serie		30.900
309 GTI	2.328.283	1.905	130	199	8,0	9,1	405,0	151.600	30.900	Serie	Serie	Serie		30.900
309 GTI 16V	2.574.913	2.305	160	220	7,8	9,8	405,0		30.900	Serie	Serie	Serie		30.900
309 Tio D	1.677.200	1.905	65	162	16,8	6,4	405,0	151.600	30.900				80.300	30.900
309 GLD Profil	1.745.800	1.365	65	162	16,8	6,4	405,0	151.600	30.900				80.300	30.900
309 Best Line D	1.887.200	1.905	65	162	16,8	6,4	405,0		30.900					30.900
309 GTD	2.039.700	1.905	65	162	16,8	6,4	405,0	151.600	30.900	Serie	Serie	Serie	61.900	30.900
309 Look D	1.856.699	1.905	65	162	16,8	6,4	405,0		30.900	Serie	Serie	Serie		30.900
309 GTDT	2.271.699	1.769	78	175	13,0	6,4	405,0	151.600	30.900	Serie	Serie	Serie	Serie	30.900
405 GL	2.048.119	1.580	92	178	11,6	9,0	441,0		45.300					45.300
405 GR	2.572.919	1.905	110	185	10,2	8,9	441,0	175.200	45.300					45.300
405 GR x 4	3.234.319	1.905	110	185	10,2	8,9	441,0		45.300	Serie	Serie			45.300
405 GR Break	2.498.719	1.905	110	185	10,7	8,9	441,0	175.200	45.300					45.300
405 SRI	2.857.114	1.905	125	198	9,7	10,2	441,0		45.300	Serie	Serie	Serie	249.700	(1)
405 SRI Aut.	3.035.613	1.905	125	198	11,9	10,2	441,0		45.300	Serie	Serie	Serie	249.700	(1)
405 GTX	2.915.513	1.905	125	198	9,7	10,2	441,0		45.300	Serie	Serie	Serie	249.700	Serie
405 STI	3.211.283	1.905	125	196	9,7	10,2	441,0		45.300	Serie	Serie	Serie	249.700	Serie
405 MI 16	3.645.514	1.905	160	219	8,6	9,8	441,0		45.300	Serie	Serie	Serie	249.700	Serie
405 MI 16 x 4	4.145.913	1.905	160	215	8,6	9,0	441,0		45.300	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
405 GLD	2.402.300	1.905	70	165	16,4	5,8	441,0	175.200	45.300					45.300
405 GRDT	2.697.119	1.769	90	180	12,2	6,2	441,0	175.200	45.300					45.300
405 GRDT Break	2.805.418	1.769	90	180	12,2	6,2	441,0	175.200	45.300					45.300
405 SRDT	3.071.918	1.769	90	180	12,2	6,2	441,0		45.300	Serie	Serie	Serie		(1)
605 SRI	3.320.283	1.998	130	203	10,3	8,6	472,1		60.000	Serie	Serie	Serie	249.800	Serie
605 SVI	3.895.092	1.998	130	203	10,3	8,6	472,1		60.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SVI Aut.	4.151.783	1.998	130	197	13,0	9,4	472,1		60.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SV 3.0	4.982.714	2.975	170	222	8,9	10,8	472,1		60.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SV 3.0 Aut.	5.287.583	2.975	170	217	9,9	11,7	472,1		60.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SV 24	5.967.203	2.975	200	235	8,0	11,0	472,1		60.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SRDT	3.900.118	2.088	110	193	11,6	7,9	472,1		60.000	Serie	Serie	Serie	249.700	Serie
605 SVDT	4.439.488	2.088	110	193	11,6	7,9	472,1		58.300	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

NOTA: Opcion 1 incluye llantas de aleación ligera y elevallas eléctricas traseras: 118.500 ptas.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
POLONEZ														
Polonez 1500	1.118.787	1.481	75	160	16,0	8,8	420,0							

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
PORSCHE														
968	7.885.014	2.990	240	252	6,5	11,9	432,0		Serie	147.630	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
968 Cabrio	9.082.014	2.990	240	258	6,5	11,9	432,0		Serie	147.630	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera														



RENAULT

Renault ha establecido unos nuevos precios en algunos de sus modelos de la gama Clio que ahora son entre 6.000 y 25.000 pesetas más caros. También los Renault 25 han aumentado su precio final entre 25.000 y 30.000 pesetas.

Las opciones mantienen los mismos precios y el resto de la gama no varía su costo final.

OFERTAS

R-5:
80.000 pesetas de descuento.

Clio:
80.000 pesetas de sobretasación del coche usado.

R-19:
100.000 pesetas de sobretasación del coche usado.

R-21:
Sobretasación de 100.000 pesetas sobre el coche usado.

R-25:
300.000 pesetas de descuento dejando el coche usado.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
R-25 TXI Aut.	4.276.014	1.995	140	207	9,5	10,3	411,3	Serie	49.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-25 V6i	4.779.202	2.849	153	208	9,3	11,8	471,3	Serie	49.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-25 V6i Baccara	5.709.202	2.849	153	208	9,3	11,8	471,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-25 V6i T Baccara	5.989.203	2.458	205	233	7,4	12,0	471,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-25 TD	3.674.919	2.068	85	175	13,1	7,9	471,3	Serie	49.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Alpine A-610 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 RN 2.1 TD	3.474.919	2.068	88	160	15,0	8,5	442,9	200.000	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Espace RT 2.1 TD	4.054.918	2.068	88	160	15,0	8,5	442,9	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Jeep Cherokee Chief	3.684.014	3.986	189	180	10,0	15,5	428,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Jeep Cherokee Limited	4.851.014	3.986	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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
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
Jeep Cherokee Limited	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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
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				
Rover 114 GTi 16V	1.637.785	1.396	95	180	9,8	6,5	352,1		19.000	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	1.736.788	1.589	83	165	11,2	6,9	446,6	240.000	17.750	Serie	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		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		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		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		Serie
Rover 214 Si 3p	1.815.070	1.396	95	174	11,9	7,4	422,0	182.500	30.000	Serie				
Rover 214 Si 5p	1.876.069	1.396	95	174	11,9	7,4	422,0	182.500	30.000	Serie				
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	8,6	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 216 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 216 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 GSD Turbo	2.546.014	1.769	83	170	12,0	6,1	436,5	30.000	Serie	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	11,5	7,0	499,4	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 Vitese	4.935.013	2.675	177	215	8,6	10,4	469,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

SAAB

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
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	200	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 2.3 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 18V 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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
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							
2.500 D Corto	2.339.744	2.495	64	110	34,0	10,5	366,1							
2.500 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
--------	-----	----	----	----	-------	-------	-------	----	---------	--------	--------	--------	-----	---------

SEAT

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	982.664	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 Olimpico 1.2 3p.	1.250.070	1.193	63	151	16,0	8,4	363,7							



SEAT

Seat ha creado una nueva versión especial del benjamín de la familia, el Marbella Fun. Este modelo se distingue por presentar un interior con detalles exclusivos y unos tapacubos de ruedas acabados en color perla, entre otras cosas.

OFERTAS

Ibiza Inyección: 140.000 pesetas de sobrevaloración del coche usado.

Ibiza 1.5 CLX: 120.000 pesetas de sobretasación de descuento.

Ibiza Diésel: 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 sobrevaloración del coche usado.

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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Caíca 2.0i 16V	4.186.614	1.988	160	210	8,4	9,8	430,0	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	70.766	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Land Cruiser 250 TD	3.082.308	2.499	114	145	20,7	12,4	435,0	Serie	40.936	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Land Cruiser SW	6.171.437	3.956	145	160	17,4	13,0	497,5	Serie	65.750	Serie	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	1.346.065	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	1.444.689	1.395	50	141	19,5	5,8	397,5		26.200					
Golf CL 1.3 3p.	1.581.069	1.272	55	155	16,5	7,4	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	
Golf Sprinter GT 75 3p.	1.757.069	1.595	75	167	14,1	7,5	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	
Golf Sprinter GT 90 3p.	1.877.919	1.781	90	174	11,7	8,8	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	
Golf Collection GT 3p	1.812.519	1.781	90	174	11,7	8,8	399,0	259.398	32.538	Serie	Serie	108.104	108.104	139.850
Golf CL 90 3 p. Aut.	2.050.918	1.781	90	174	13,7	9,2	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	
Golf GTI 3p	2.018.919	1.781	112	189	10,3	8,6	399,0	277.000	32.538	24.500	24.500	117.000	191.000	
Golf GTI 3p. 16V	2.499.015	1.781	139	209	9,0	9,6	399,0	356.000	32.538	Serie	Serie	160.000	228.000	
Golf GTI 3p. G-60	2.626.014	1.781	160	216	8,3	10,2	399,0	204.000	32.538	Serie	Serie	Serie	204.000	Serie
Golf CL D 3p	1.846.069	1.588	54	148	18,7	6,7	399,0	259.398	32.538	27.500	27.500	108.104	139.850	
Golf Sprinter GTD 3p	2.047.069	1.588	70	170	14,5	6,7	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	Serie	139.850	
Golf GTD 3p	2.312.919	1.588	80	173	13,2	6,9	399,0	259.398	32.538	Serie	Serie	Serie	139.850	
Golf Sp. Stream	1.663.129	1.272	55	155	16,5	7,4	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	
Golf Sprinter GT 75 5p.	1.839.669	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.	2.182.919	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 Sp	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	7,5	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	149	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	1.691.469	1.595	75	165	14,4	7,5	438,5	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	
Jetta CL 1.8	1.874.319	1.781	90	175	11,9	8,8	438,5	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	
Jetta CL 90 Pacific	1.971.319	1.781	90	175	11,9	8,8	438,5	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	
Jetta CLD	1.783.469	1.588	54	148	19,3	6,7	438,5	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	
Jetta CL TD 70	2.031.469	1.588	70	158	15,0	6,7	438,5	259.398	32.538	Serie	Serie	108.104	139.850	
Jetta TD 70 Pacific	2.133.470	1.588	70	158	15,0	6,7	438,5	259.398	32.538	Serie	Serie	108.104	139.850	
Corrado 16 V	3.702.015	1.781	136	209	8,8	11,8	405,0	Serie	32.538	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
Corrado G-60	4.211.015	1.781	160	216	8,3	9,6	405,0	Serie	32.538	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
Passat CL 1.8	2.335.515	1.781	90	171	16,1	8,7	457,0	262.000	42.000	41.088	Serie	Serie	182.000	117.000
Passat GL 2.0	2.870.514	1.984	115	191	11,3	9,2	457,0	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	182.000	117.000
Passat GL 2.0 Aut	3.089.514	1.984	115	190	12,7	9,3	457,0	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	182.000	117.000
Passat GT 16V	3.378.798	1.781	136	208	10,2	11	457,0	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	182.000	117.000
Passat GT 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	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	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	208	10,4	9,9	457,0	Serie	42.000	Serie	Serie			

LO QUE HAY QUE SABER

FRENOS ANTIBLOQUEO

¿QUÉ diferencias existen entre frenos antibloqueo y frenos ABS?

Ninguna. ABS es la denominación del sistema antibloqueo diseñado y construido por la firma alemana Bosch, pionera en

otras ruedas siguen girando, y porque sólo dura décimas de segundo), con antibloqueo al actuar el sistema hidráulico, reduciendo la presión de la bomba de freno en todas las ruedas, alarga la distancia de frenada. Es una situación que no empaña la validez del sistema.

En algunos coches, existe un interruptor para desconectar el ABS, ¿qué utilidad tiene?

Precisamente por lo que comentábamos en la pregunta anterior: en algunos casos (muy pocos para un conductor normal), el sistema antibloqueo alarga las distancias de frenada, por lo que hay conducto-

Aunque mecánicamente todo es posible, es poco recomendable instalarlo en un coche que no lo traiga de origen; por la complejidad que ello supone y por el elevado coste.

Impedir que las ruedas se bloqueen en frenada, ¿es la única ventaja del ABS?

Es la gran ventaja. Y tanto por lo que supone de reducción en la distancia de frenada, como, fundamentalmente, por mantener la capacidad direccional. Si aparece súbitamente un obstáculo ante nuestro coche, tenemos dos soluciones: frenar o esquivarlo. Cuando el suelo está resbaladizo, lo normal es que no podamos hacer ninguna de las dos cosas, ya que con las

ECONOMIA

SOBRAN COCHES VIEJOS

PARA que el parque español de turismos tenga un perfil de «edad» análogo al de los países de la CEE, sería necesario retirar de la circulación 2.000.000 de automóviles con más de 10 años de antigüedad.

Esta es la conclusión del programa Renpark, de la Confederación Española de Automoción, en la que se engloban once asociaciones y federaciones del sector y que, dirigido fundamentalmente a los ministerios de Economía e Industria, pretende aportar soluciones ante la apremiante necesidad de renovar nuestro parque. Las líneas maestras del estudio en que se basa la propuesta-programa, parte del hecho de que el parque es, con mucha diferencia, el más viejo de los países desarrollados comunitarios. Así, mientras en Alemania, Francia y Gran Bretaña sólo un 21 por ciento de los vehículos tiene más de 10 años, en España esta cifra llega al

38 por ciento. Este retraso se traduce en una grave pérdida de competitividad y, por otra parte, el mantenimiento de un parque obsoleto es tan costoso para la economía nacional que debería llevar a la Administración a tomar una serie de medidas encaminadas al achataamiento de los vehículos más viejos y favorecer su sustitución por otros nuevos. Según el programa Renpark, la tasa de renovación debería aumentar un 60 por ciento, pasando del 4 al 6,5 por ciento anual. Esta renovación supondría una mayor seguridad, un mayor ahorro energético y de mantenimiento, cifrado en 800.000 millones de pesetas, mejoría en el medio ambiente, con menor contaminación y menos ruidos; mantenimiento de muchos puestos de trabajo, ahora en precario y unos ingresos para Hacienda de un billón de pesetas en impuestos.

La propuesta articula una serie de medidas, como: incentivar al usuario en la adquisición del vehículo nuevo, previo achataamiento del viejo, en una cuantía que podría ir desde las 160.000 pesetas para los turismos, a las 400.000 pesetas para autobuses y autocares; así como instrumentar otras medidas, como descuentos en los impuestos, y crear líneas de crédito especiales.

Por otra parte, sería necesario potenciar las ITV para asegurar la fiabilidad del parque y el cumplimiento del programa y garantizar el achataamiento integral y fidedigno.

AUTOSONIDO

FUJITSU TEN SERIE ALFA

LA gama de altavoces para automóvil, que Fujitsu Ten comercializa bajo la denominación Alfa, se caracteriza por la calidad de reproducción basada en un avanzado di-



ximado de 42.000 pesetas. Entre las características de este último se incluyen, un cono de fibra tejida que funciona como diafragma del «woffer», cuatro bobinas sonoras dispuestas en los bordes

sical máxima de 100 vatios, con «woffer» de cono laminado, altavoz de medios y «tweeter» con imán de ferrita de 90 mm, una oferta interesante por su calidad de respuesta y su precio de 11.900 pesetas.



seño y en el empleo de materiales de vanguardia. Por otra parte, y para adaptarse a las variadas utilidades y posibilidades económicas de cada usuario, presentan una gran variedad de modelos que van, desde el sencillo SG-1051, doble cono de 45 vatios con un precio aproximado de 5.000 pesetas, hasta el ultrasofisticado SG-6907, un altavoz de tres vías, 200 vatios de potencia y un precio apro-

un gran imán de estroncio de 12 centímetros. El altavoz de medios y el «tweeter» tienen una cúpula de elevado diseño, para mejorar las medias y altas gamas de frecuencias. Finalmente, para prevenir cualquier pérdida de señal, se emplea un Cristal Lineal de Cobre Libre de Oxígeno (LC-OFC).

En un punto medio de la gama se sitúa el SG-1634, un altavoz de tres vías con una potencia mu-

SENCOR

El Radio Compact-Disc de Sencor es un aparato de altas prestaciones cuyas características en la sección de radio incluyen AM/FM Digital con sintonización PLL, con 18 presintonías, fader incorporado. El CD por su parte tiene, entre otras características búsqueda aleatoria, programación de lectura, escáner, búsqueda rápida y tecla de repetición.

AGENDA

EXPOSICION DE ALFA ROMEO EN PARIS

Si entra dentro de sus planes pasar las vacaciones navideñas en París, no debe dejar de visitar el Centro Internacional del Automóvil, donde se expone, hasta el día 10 de enero, una de las muestras más completas sobre la historia de Alfa Romeo. Una incursión retrospectiva a lo largo de casi un siglo, con los modelos más representativos y míticos de cada época: el Torpedo 24 HP de 1910, el Spider 40/60 HP de 1913, el Grand Type B



de 1932, el 8 C 2900 B Special de 1938, el Alfa Souffle de Satan, etc.

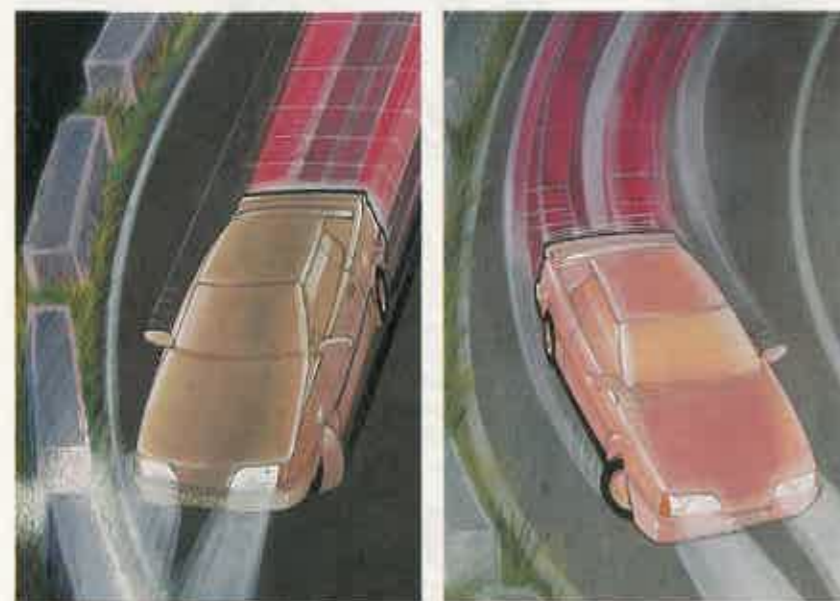
Dirección: 25, rue D'Estienne D'Orves, 93500 Pantin (en el mismo París). Francia. Tfno. 07 331 48 43 82 46



LOS REYES DEL MUNDIAL EN VIDEO

Esta es otra de las fórmulas para conocer a fondo lo ocurrido a lo largo del último año en el Campeonato Mundial de Motociclismo que acaba de finalizar.

La cinta «Los Reyes del Mundial» editada por Video-Racing, ofrece una amplia panorámica de las tres cilindradas, con un breve historial de cada una de las carreras del campeonato, en un profundo y ameno repaso, llevados de la mano de dos grandes expertos en la materia como son Dennis Noyes y Baldomero Torres. La película se está editando en estos momentos y estará probablemente a la venta a finales del mes diciembre.



su empleo para coches de serie. Esto ha dado lugar a que ABS sea denominación genérica del sistema.

¿Por qué dicen que con ABS se frena menos en seco?

Los sistemas antibloqueo producen una frenada más larga en una situación concreta: sobre pavimentos rugosos secos. En estas condiciones, alguna de las ruedas suele girar momentáneamente en el aire, sin resistencia, por lo que tiende a bloquearse en fracciones de segundo. Esto, que sin ABS no plantea graves problemas (porque las

res que prefieren utilizar el ABS sólo con suelo resbaladizo.

¿Se puede instalar un sistema antibloqueo en cualquier coche?

ruedas bloqueadas no funciona la dirección. Con un sistema ABS, primero, o podemos frenar o llegamos al obstáculo a mucha menos velocidad.

PARAR A TIEMPO

A 100 KILOMETROS por hora, en suelo seco, un coche de tipo medio, como el Ford Escort o el Renault 21, frena en menos de 50 metros, pero las diferencias entre unos y otros son bastante grandes: el Escort se para en 41,7 metros (con ABS) y el Seat Ibiza necesita 56,4 m. Son el máximo y el mínimo entre los coches más populares. Estos datos fueron verificados por Motor 16 en una exhaustiva prueba de frenada a la que fueron sometidos la mayoría de los coches. (Nº 389).



REACCIÓN EN CADENA

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

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

Kindvox®
CAR AUDIO

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



KX 500 R

QUERIDOS
COCHES

EN TOYOTA ESTAN LOCOS, LOCOS

Y no precisamente por el resultado de la mecánica del coche de Carlos Sainz; no señor. Lo cierto es que Toyota, una vez más, ha organizado un concurso de inventos entre sus empleados, y éstos no son más que algunos de sus resultados. La que llaman «Olimpiada de las Ideas», se desarrolla en tres jornadas, mezclándose el sentido del humor con la utilidad, a menudo absurdamente descabellada. Pero basta con decir que para la edición de este año se han presentado 5.000 inscripciones.



El vencedor de este año ha sido el «Delta Beetle», un vehículo con ruedas triangulares, capaz de su-

perar los obstáculos más difíciles y de realizar las piroetas más extrañas. A la gran final también

llegó esta especie de ameba gigantesca, en la que las ruedas han sido sustituidas por «cilios» metálicos vibratorios ¡El movimiento sin ruedas!

Entre otros inventos vistos en el certamen destaca un scooter para rodar sobre nieve, con transmisión por cadena; una bicicleta lunar con tracción a las dos ruedas; y un «hovercraft» futurista bautizado Hazumu y propulsado por tres cañones de aire.

Insistimos: menos cachondeo marineroy más al coche de Sainz.

LIBROS

NUEVA EDICIÓN DE GRAND PRIX

Ante el gran éxito alcanzado por la edición anterior, el prestigioso periodista Stefano Saragoni, acompañado por el fotógrafo Franco Villani, han editado una nueva edición del Grand Prix, que recoge los pormenores de la temporada '91 del Campeonato del Mundo de Motociclismo.

Esta segunda edición también está dividida en dos secciones. La primera de ellas es una apuesta por las imágenes más



sugestivas y espectaculares de la temporada. Dedicamos tres de sus capítulos a las respectivas cilindradas; una sección denominada «paddock», que transporta a los lectores a la mágica atmósfera de los boxes, y la sección «gallery», que resume un año de competición desde los ángulos más fascinantes, con las opiniones de los protagonistas, anécdotas, curiosidades y fotos divertidas e inéditas. La segunda sección está dedicada a las estadísticas, un completo anuario del Campeonato del Mundo de Velocidad. Pedir a Edizioni World Cross, Via Emilia Est, 216/A, 43100 Parma.

QUINDAS DE LA SEMANA

Las quindas que mostramos a nuestros lectores esta semana se encuentran expuestas en Car 10. Una tienda que se ubica en la madrileña calle de Infanta María Teresa número 10 y que se caracteriza por disponer de una amplia oferta de vehículos que se distinguen por su calidad.

BMW 850i. Un automóvil de lujo para los amantes de la calidad. El modelo que comercializa Car 10 recibió su matrícula en los primeros meses de este año, es de color



negro y apenas ha recorrido 23.000 kilómetros. Entre su numeroso equipamiento, destacan la tapicería de cuero, el aire acondicionado y un radioteléfono con línea en funcionamiento. La garantía es de 6 meses y el precio en que se comercializa es de 9.800.000 pesetas.

Volvo 480 ES. Se matriculó en el año 87. Y se han recorrido con él un total de 50.000 kilómetros. El Volvo es de color rojo y hay que destacar entre su equipamiento el aire acondicionado, cerraduras, etc. La garantía para este modelo es de 1 año y el precio en que se comercializa es de 1.650.000 pesetas.



Jaguar, campeón del mundo una vez más.



La tradición y fiabilidad se impone. Por tercera vez en cinco años, el Campeonato del Mundo de Sport Prototipos vuelve a ser de Jaguar. Por su diseño aerodinámico. Por su fuerza y su tecnología exclusivas. Las mismas que usted conseguirá en toda la gama XJS. La línea de deportivos de Jaguar que sale a ganar.




JAGUAR

VALORES EXCLUSIVOS.

C. de SALAMANCA, S.A.

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

FIAT TIPO 2.0 / 16 V. LA ENERGIA.

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

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

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



FIAT PLUS SERVICE

FIAT TIPO 2.0/16 V **FIAT**

MANOS AL VOLANTE

SEGURIDAD INTEGRAL

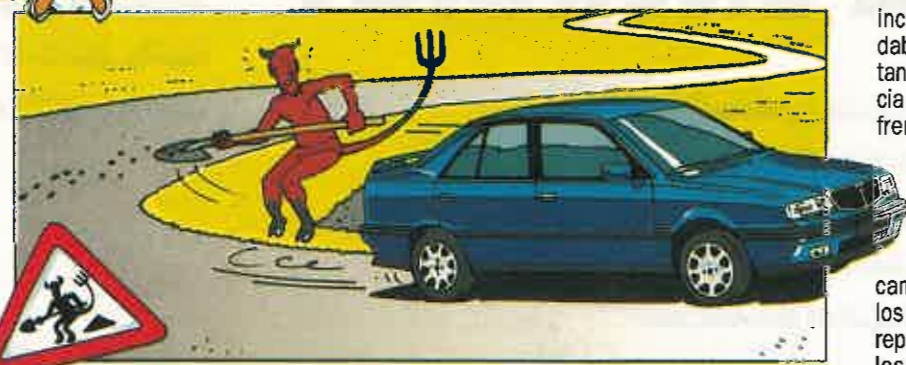
Los vehículos de turismo de tracción a las cuatro ruedas son los de comportamiento más seguro cuando las condiciones climatológicas resultan adversas. Este tipo de transmisión, imbatible en los rallyes del Campeonato del Mundo, sigue siendo también la mejor solución para los conductores que se desplazan por carreteras en las que la nieve, el hielo, la lluvia o simplemente la humedad, hacen acto de presencia frecuentemente.

En Europa vienen a venderse anualmente unos 145.000 coches de tracción a las cuatro ruedas. Los Lancia Integrale se en-

cuentran entre los preferidos en este segmento por la acertada combinación que son capaces de ofrecer entre seguridad y prestaciones.

Los rallyes del mundial son un buen ejemplo para ver hasta dónde llegan los modelos de competición, pero una jornada de pruebas en el circuito de Can Padró, con el ex-campeón Salvador Cañellas -monitor de la escuela de pilotaje- llevando hasta sus límites tanto los Dedra como los Delta Integrale de serie, es una buena ocasión para comprobar cómo se desenvuelve un coche de estas características en las situaciones más desfavorables.

Cañellas, uno de los vo-



ÁNGEL DE LA GUARDA

La tracción integral funciona como un auténtico «ángel de la guarda» cuando la grava hace acto de presencia inesperadamente.



GUARDAR EL CONTROL

El conductor tiene más posibilidades de conservar el control que con los sistemas convencionales.

lantistas de mayor talento que ha dado el deporte español, compartió unas jornadas con un grupo de periodistas especializados sobre el resbaladizo asfalto de Can Padró y al volante de los Lancia.

El reparto de la potencia entre cuatro ruedas en vez de dos, eleva los límites de la adherencia hasta niveles impensables. Se va más rápido, pero sobre todo más seguro. En determinadas situaciones,

incluso es más recomendable salvar una circunstancia de mínima adherencia acelerando, en vez de frenando o levantando el pie. El coche sigue así la trayectoria impuesta, sin que el tren trasero vaya inesperadamente por un camino no deseado. Son los efectos de un óptimo reparto de potencia entre los dos ejes, objetivo al que se llega mediante los diferenciales «inteligentes» del tipo Ferguson o Torsen. Estos transfieren más potencia a las ruedas o al eje con mejor adherencia.

Las ventajas de la tracción integral se manifiestan no sólo sobre suelo húmedo, sino también sobre asfalto bacheado u ondulado. Incluso si el coche circula por un terreno con acentuada pendiente lateral, el diferencial transmite más potencia a la rueda que está en posición más baja para aprovechar su mayor capacidad de adherencia respecto de la opuesta, más descargada de peso.

Son un cúmulo de ventajas teóricas, que en la práctica cobran todavía mayor importancia. La seguridad es la clave de la tracción integral.

SOBRE EL ASFALTO DE CAN PADRÓ

La resbaladiza superficie del Circuito de Can Padró puso de manifiesto la extraordinaria estabilidad de los Lancia Integrale bajo la lluvia. Es en tales casos donde el reparto de potencia entre las cuatro ruedas reduce, notablemente, los riesgos de derrapaje.



VOULEZ-VOUS
COINTREAU AVEC MOI ?



Nuevo Audi 80:

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

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

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



Gama Audi 80

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

En su concesionario Volkswagen/Audi.



Foto: G. B. / Contrasto - Contrasto - Contrasto

A la vanguardia de la técnica



BMW 525 tds

EL DIESEL MAS RAPIDO DEL MUNDO



BMW ha sacado a relucir todo su potencial tecnológico y con el 525 tds, equipado con uno de los motores diésel de última generación, se ha puesto a la cabeza de los vehículos impulsados por este tipo de combustible. El 525 tds, es el diésel más rápido del mundo, no sólo con una velocidad máxima de primera, además con unas aceleraciones y recuperaciones dignas de un coche de gasolina de elevada potencia.

VIRTUDES

- Prestaciones
- Calidad de acabado
- Confort de marcha

BMW 525 tds
PRECIO: 4.616.108 ptas.

- Asientos poco envolventes
- Volante grande
- Instrumentación simple

DEFECTOS

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

HOY por hoy, en el segmento de los coches diésel, BMW con su nueva generación de motores, está a la cabeza. Hace unas semanas, pudimos comprobar en una de nuestras pruebas el potencial del 325 td. Nos sorprendió muy

FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero longitudinal de seis cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante cadena. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de siete apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.498 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 80 mm. Carrera: 83 mm. Compresión: 22 a 1. Potencia máxima: 143 CV (105 Kw) a 4.800 rpm. Par máximo: 26,5 mkg (260 Nm) a 2.200 rpm. Alimentación: Inyección indirecta electrónica, intercooler y turbo. Combustible: Gasóleo.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 11,9 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 21,7 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 30,8 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 43,5 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 58,7 km/h.

DIRECCION: Sistema: De cremallera, asistencia hidráulica. Vueltas de volante entre topes: 4,7 vueltas. Diámetro de giro: 11,0 metros.

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

SUSPENSION: Delantera: Independiente de brazos telescópicos con barra transversal triangular, reducción de hundimiento de frenada amortiguadores y muelles. Trasera: Independiente de brazo central con barra longitudinal, compensación de hundimiento de arranque y doble transversal, muelles y barra estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: 195/65 R 15 V. Llantas de chapa de 6,0 J x 15.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.480 kg. Capacidad del depósito de combustible: 80 l.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 29 km/h de promedio	9,6
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	6,8
En conducción rápida	13,9
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	9,1
A 140 km/h de crucero	11,2
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	8,6
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	880

ASIENTOS GRANDES
Los asientos delanteros del BMW 525 son realmente amplios y confortables. Pero ofrecen poca sujeción lateral.



MAGNÍFICA CALIDAD DE ACABADO
Tal como corresponde a un modelo de BMW el acabado es sensacional. El cuadro de instrumentos es sencillo y ofrece una información básica. Se echa de menos un manómetro de presión de soplado del turbo.



AMPLIO PERO...
Las plazas traseras son amplias y con sitio de sobra para tres pasajeros, pero el que viaja en el centro se ve entorpecido por el enorme puente de transmisión que ocupa mucho sitio.



gratamente por su sensacional rendimiento y nos pareció, que no sólo había superado ampliamente a su predecesor, sino también a su competencia. Ahora con el 525 tds, comprobamos que BMW supera en potencial al 325 td.

Hasta ahora, las versiones diésel de la Serie 3 y la Serie 5 compartían el mismo motor con igual potencia. La marca bávara, sin embargo, con sus nuevos motores quiere diferenciar una serie de otra. De esta forma, si en un principio comparten el mismo motor de seis cilindros en línea de 2,5 litros, entre los dos hay notables diferencias. Al del 525 le han incorporado un intercooler, que enfría el aire de la admisión después de que sea comprimi-

do por el turbo, de forma que, con la adopción de este elemento, la potencia ha pasado de 115 a 143 caballos. Un aumento importante, que se ha visto reflejado en unas prestaciones más contundentes.

El motor del 525 tds sorprende desde el mismo instante en que giramos la llave de arranque. El ruido es mínimo y su régimen de ralentí, que es un poco alto, casi 1.000 revoluciones por minuto, hace que desaparezcan todo tipo de vibraciones y evita el claqueteo característico de los motores diésel. Si en un principio ya sorprende, lo hace mucho más a medida que vamos pisando el acelerador. Cuando la aguja del cuentarrevoluciones alcanza la zona alta de giro, el motor adquiere el so-





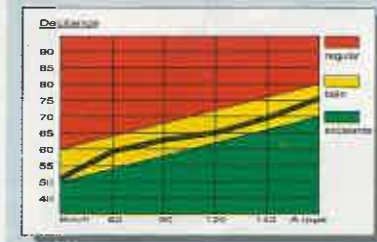
NO PARECE DIÉSEL
El 525 tds ofrece unas prestaciones dignas de un coche de gasolina muy potente. El comportamiento es muy bueno, además, debido a su enorme potencia resulta divertido de conducir.

FRENOS



A 60 Km/h:	15,0.
A 100 Km/h:	40,9.
A 120 Km/h:	65,3.

SONORIDAD



Al ralentí:	51,2.
A 60 Km/h:	59,4.
A 90 Km/h:	63,5.
A 120 Km/h:	65,4.
A 140 Km/h:	69,4.
A Tope:	76,6.

nido característico de los motores de seis cilindros de la marca, pero de gasolina.

Pero lo que realmente impresiona es la forma en que ofrece su potencia. Prácticamente desde 1.000 revoluciones por minuto comienza a tirar con furia, los caballos fluyen de forma espontánea, sin pereza. Sin darnos cuenta, como si se tratase de un motor de gasolina de elevadas prestaciones, la aguja del cuentavueeltas llega a la zona roja. Las prestaciones, por su parte, están también a gran altura, con una velocidad máxima superior a 210 kilómetros por hora, y unas recuperaciones y aceleraciones, que para sí las quisieran muchos coches de gasolina. Como ejemplo, y sin salirnos de BMW, baste decir que no sólo son muy similares a las del BMW 520i de 150 caballos de potencia, en algunos casos son mejores.

EL MAS RAPIDO

En este sentido, hay que decir que, hoy por hoy, es el diésel más rápido del mundo. Un coche que permite circular por autopista a 200 kilómetros por hora sin inmutarse, con un confort de marcha muy elevado, con una rumorosidad mínima. Otra de sus ventajas es su econo-

mía de marcha, con un consumo ridículo, si comparamos sus prestaciones con las de un vehículo de gasolina. Con este coche, es muy difícil superar los 10 litros de consumo medio, una cifra a la que es fácil llegar con un automóvil de gasolina.

Por su concepción técnica, el 525 tds donde mejor se desenvuelve es en autovías y autopistas, donde ofrece un elevado confort de marcha. Aquí contribuyen de forma decisiva sus suspensiones que, con unos tarados muy acertados, no resultan excesivamente blandas, pero tampoco duras, absorben a la perfección las irregularidades del terreno, sin que repercuta en el habitáculo y lo acusen sus ocupantes. Pero también, a la vez, ofrecen unos límites de seguridad muy altos, permitiendo abordar curvas a buena velocidad. Por otro lado, el sistema de suspensiones está muy bien resuelto en virajes cerrados, a pesar de que el motor es algo más pesado que uno de gasolina, el morro del coche dibuja perfectamente las curvas y sigue manteniendo el comportamiento característico de un tracción trasera. Además, a pesar de ser diésel, en fuertes apoyos hay que dosificar el acelerador, porque sino, debido a su sensacional

montesa

TRAZA EL FUTURO



Ha nacido la «COYA 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. refrigeran-

do por agua,

la configuran

como una moto

preparada para la alta competición. Se vive el

placer de pilotar la «COYA 311», una moto

resistente, fiable y superliger (84 kg.).

considerada como una de

las motocicletas con la

tecnología más avanza-

zada del mundo.

*COYA 311 versión competición



MOTUL con montesa

MONTESA-HONDA, S.A.
Tel. 47.600.60

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	
Km/h	211,8
ACELERACIÓN (seg.)	
400 m salida parada	17,2
1.000 m salida parada	31,4
De 0 a 100 km/h	10,1
Recorrido (metros)	168,9
RECUPERACIÓN	
400 m desde 40 km/h en 4ª	19,2
400 m desde 40 km/h en 5ª	22,2
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	34,5
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	39,6
De 80 a 120 km/h en 4ª	9,7
recorriendo (metros)	272
De 80 a 120 km/h en 5ª	12,1
recorriendo (metros)	339

OPCIONES

Catalizador turbo diésel: 123.425 pesetas. Diferencial autoblocante al 25%: 103.910. Volante deportivo en piel: 33.839. Control automático nivel eje trasero: 148.339. Airbag, lado del conductor: 186.130. Columna de dirección ajustable eléctricamente: 60.961. Neumáticos de perfil bajo en llantas de aleación ligera: 169.780. Techo corredizo e inclinable mecánico: 163.557. Techo corredizo e inclinable eléctrico: 213.289. Elevalunas eléctrico delantero y trasero: 85.147. Regulación eléctrica de asientos delanteros: 217.273. Bolsa porta-esquís: 25.827. Asientos traseros abatibles: 98.161. Asientos deportivos BMW delanteros: 122.881. Calefacción asientos delanteros: 60.842. Tapicería de cuero: 325.745. Limpia/lavafaros: 74.515. Regulación interior de altura de luz de cruce: 20.854. Faros antiniebla: 39.308. Control automático de temperatura: 258.261. Control de velocidad automático: 39.514. Equipos de sonido: BMW Bavaria Electronic CD II, 133.814. BMW Bavaria C Reverse RDS, 96.362. BMW Bavaria C Business RDS, 131.763.

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: BMW Ibérica, S.A. Paseo de la Castellana 149 28046 Madrid Teléfono: (91) 572 02 22. Garantía: Un año en piezas y mano de obra. Red de postventa: 70 puntos de asistencia en toda España.

potencia, nos puede sorprender con un ligero coletazo. Resulta fácil de controlar, ya que debido a las dimensiones del coche, con una buena distancia entre ejes, es difícil que pueda poner en un aprieto a su conductor. Sin embargo, a la hora de circular por una de las numero-



POCAS DIFERENCIAS EXTERIORES
Tan sólo el anagrama trasero distingue al 525 tds del resto de la gama.

sas carreteras de montaña que hay en nuestro país, el BMW 525 tds se desenvuelve muy honestamente. Al igual que sucede con las diferentes versiones de la Serie 5, los desarrollos finales de la caja de cambios son un poco largos. Pero no representan ningún handicap, ya que, debido al enorme par motor del propulsor, este defecto queda paliado y no penaliza en absoluto las cifras de recuperaciones o aceleraciones.

En carreteras muy viradas, quizá el aspecto técnico menos adaptado es la dirección, con muchas vueltas

EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

▲ El alre acondicionado, imprescindible en un coche de este tipo que está pensado para realizar muchos kilómetros.

▲ La marca alemana lo equipa como a las versiones más altas de la gama y por lo tanto dispone de sistema antibloqueo.

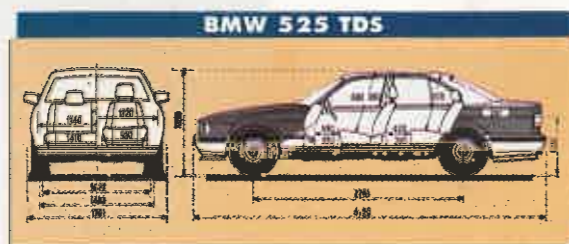
▲ Siempre hay que elogiar el buen acabado y la calidad de los materiales que utiliza BMW en sus modelos.

EN CONTRA

▼ En un modelo de este nivel es criticable que los elevalunas de las puertas traseras sean todavía manuales y no eléctricos de serie.

▼ Si el acabado es muy bueno, el interior tiene un diseño y unos colores demasiado sobrios.

▼ Los faros no disponen de un dispositivo que nos facilite la regulación desde el interior del vehículo.



FRENTE A SUS RIVALES

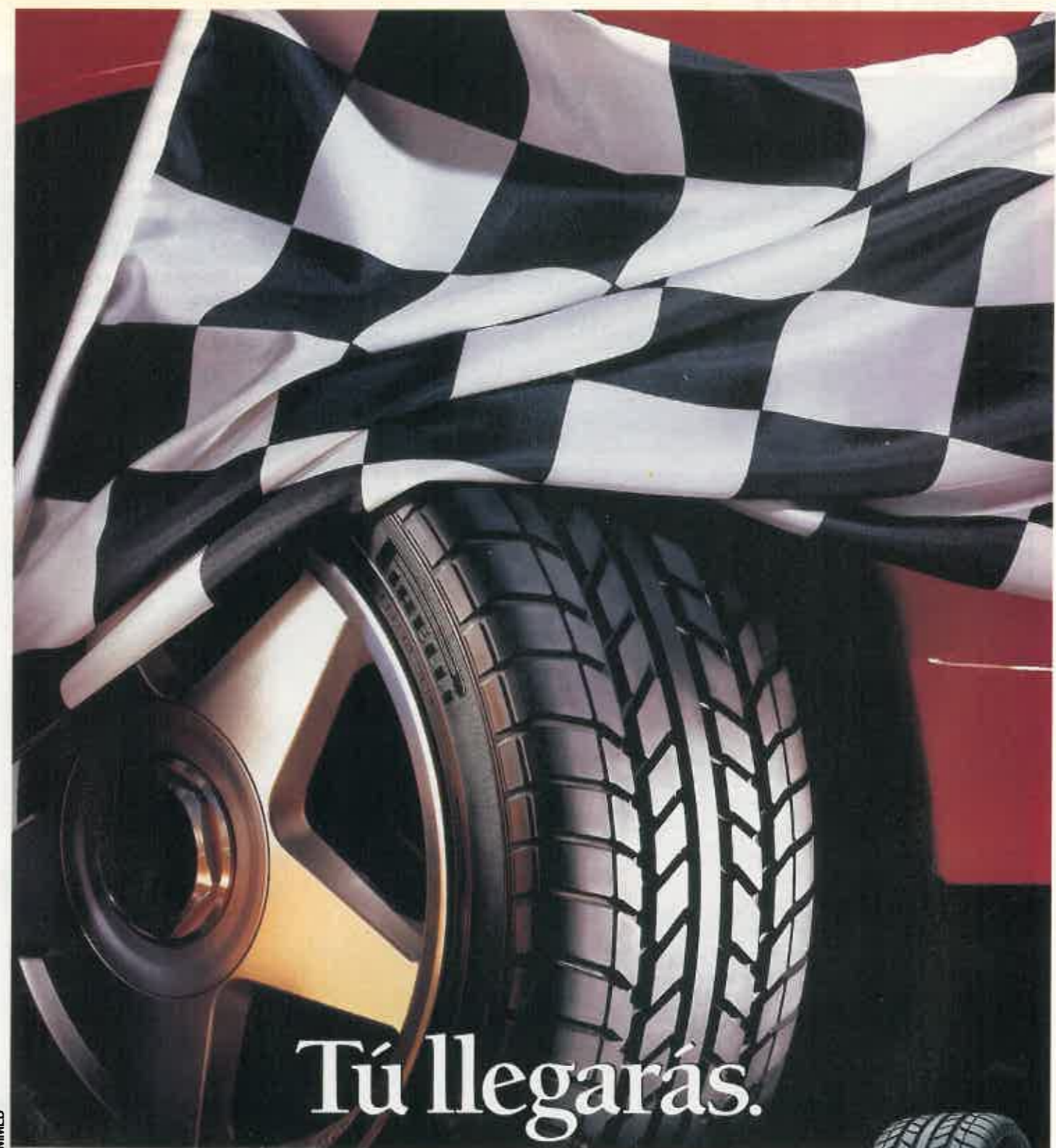
El BMW 525 tds tiene varios rivales: Alfa Romeo 164 TD, Citroën XM TD Gran Luxe, Lancia Thema Turbodiesel, Mercedes 250 D Turbo, Peugeot 605 SVDT y Rover 825 SD Turbo. Todos son más baratos que el modelo de BMW, excepto el Mercedes. Pero todos están muy lejos en lo que a prestaciones se refiere. El 525 tds también puede rivalizar con otro modelo de la serie 5: el 520i, que tiene un motor de gasolina y una potencia muy similar. La diferencia de precio entre ambos es de poco más de 470.000 pesetas a favor del 520i, que si descontamos el ABS, que en el 525 es de serie, esta diferencia se queda en poco más de 300.000 pesetas. Diferencia que se amortiza con unos 150.000 kilómetros, muchos kilómetros para un conductor normal, pero no tantos para un profesional. Por otro lado, además de un buen consumo, el 525 tds ofrece a su conductor unas prestaciones mucho mejores.

de volante entre topes, lo que nos hace manotear mucho en zonas de curvas. Por otro lado, el sistema que endurece la asistencia en relación a la velocidad, permite que el conductor tenga siempre un buen tacto. Otro punto criticable, en este sentido, es el enorme diámetro del volante. Los frenos, por su parte, cumplen a la perfección su cometido, son potentes y aguantan sin inmutarse los esfuerzos prolongados. Al respecto, hay que agradecer que BMW haya dotado a este modelo con sistema ABS de serie.

La carrocería y el interior en nada se diferencian de otras versiones de la Serie 5 de BMW. En el exterior, tan sólo se diferencia por el anagrama trasero que le identifica como turbo diésel. En el interior, cuenta con la calidad de acabado que distingue a los modelos de la marca bávara. Este diésel cuenta con un buen equipamiento de serie, que incluye aire acondicionado.

Tras comprobar todo lo que ofrece el BMW 525 tds, podemos sacar una conclusión muy clara, es un modelo que se lo va a poner muy difícil a su competencia. Se trata de un coche especialmente recomendado para personas que realizan muchos kilómetros al año por carretera. Con un consumo ajustado ofrece unas prestaciones de primera.

Manuel Madrid
Fotos: José A. Díaz



Tú llegarás.

Para llegar con ventaja, para llegar a olvidarse de las inclemencias del tiempo y las dificultades de la carretera, es imprescindible rodar con Pirelli. Porque Pirelli somete sus neumáticos a las pruebas deportivas más duras, demostrando victoria tras victoria el éxito de sus investigaciones y la calidad de sus productos. Para que disfrute la sensación que sólo el mejor neumático puede ofrecerle, para que descubra que llegar a Pirelli es llegar con ventaja.

PIRELLI



VIRTUDES

- Cambio agradable
- Relación comodidad/estabilidad
- Habitabilidad

FIAT UNO SELECTA
PRECIO: 1.587.038 PTAS.

- Sonoridad al ralenti
- Dirección dura en maniobras
- Tirones en frío a pocas revoluciones

DEFECTOS

VIRTUDES

- Consumo
- Relación comodidad/estabilidad
- Habitabilidad

FIAT UNO 70 IE SX 5P.
PRECIO: 1.514.038 PTAS.

- Cambio impreciso
- Tirones en frío a pocas revoluciones.
- Dirección dura en maniobras

DEFECTOS



FIAT UNO 70 I.E. SX; FIAT UNO SELECTA

EVOLUCION CONTINUA

El constante desarrollo en busca de mayores cotas de bienestar afecta muy directamente a los coches, incluso a los más económicos. Un cambio automático para un modelo de dimensiones tan reducidas como el Fiat Uno resulta un claro ejemplo.

EL Fiat Uno dispone de un mecanismo sencillo y no excesivamente caro para transmitir el movimiento del motor a las ruedas de forma automática: se denomina variador continuo y cumple las funciones de cualquier cambio au-



CÓMODO Y ESTABLE
Los dos modelos gozan de una relación comodidad estabilidad extraordinaria.

FICHA TECNICA



	FIAT UNO 70 i.e. SX	FIAT UNO SELECTA
MOTOR		
Disposición	Delantera transversal	Delantera transversal
Número de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.372	1.372
Arbol de levas	Uno, en cabeza	Uno, en cabeza
Nº válvulas por cilindro	Dos	Dos
Alimentación	Iny. elec. Monopunto	Iny. elec. Monopunto
Compresión	9,2 a 1	9,2 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	72 CV (53 kW) / 6.000	72 CV (53 kW) / 6.000
Par máximo / r.p.m.	11 mkg (108 Nm) / 3.250	11 mkg (108 Nm) / 3.250
TRANSMISION		
Traacción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Automatica
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	6,8/13,07/20,0	Variador continuo
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	27,5/32,10 km/h	Infinitas relaciones
Embrague	Monodisco en seco	Monodisco en seco
DIRECCION		
Sistema	Cremallera	Cremallera
Vueltas de volante	4	4
Diámetro de giro (m)	9,4	9,4
FRENOS		
Delante	Discos	Discos
Detrás	Tambores	Tambores
Antibloqueo	No	No
SUSPENSIONES		
Delantera	Independiente	Independiente
Trasera	Semindependiente	Semindependiente
RUEDAS		
Llantas (pulgadas)	Chapa 4,5 x 13	Chapa 4,5 x 13
Neumáticos	165/65 13	165/65 13
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg.)	830	850
Capacidad deposito combus.	42	42

tomático, pero prácticamente con infinitas relaciones. A diferencia de los cambios automáticos tradicionales, el variador continuo no tiene relaciones fijas impuestas por piñones. El movimiento se transmite mediante una correa metálica que une dos poleas y que permiten obtener infinidad de relaciones para adecuarse en cada momento a las condiciones óptimas de utilización.

Para el conductor, sin embargo, el tipo de mecanismo influye poco: se conduce de idéntica forma a cualquier otro cambio automático, aunque sus propiedades difieran un poco. Es imprescindible pasar un periodo de adaptación de pocos kilómetros para conducirlo bien y aprovechar al máximo sus cualidades, pero una vez superado, sus ventajas en cuanto a comodidad son evidentes, fundamentalmente en utilización urbana. En contrapartida, la comodidad se paga y eso se nota claramente en el consumo: a pesar de su teórico desarrollo perfecto para cada situación, el Uno Selecta se muestra más ávido de combustible que el Uno manual. Ello es consecuencia de las mayores pérdidas de energía que soportan las transmisiones automáticas. ➤



DOS BUENAS NOTICIAS PARA EL PROXIMO DOMINGO



También la sonoridad es superior a la del modelo manual y ello se debe a que el variador continuo emite un sonido agudo que no llega a ser apagado por el ruido del motor.

Pero a pesar de estos inconvenientes el variador continuo es una buenísima solución para tráfico urbano, especialmente para quien no domine el juego del embrague y esto le exija esfuerzos elevados. Por otro lado, el accionamiento del cambio manual de los Fiat Uno es uno de sus puntos débiles por la falta de precisión en la inserción de marchas, circunstancia que otorga todavía más ventajas al variador.

En carretera, el mayor inconveniente del Uno Selecta es la falta de retención en curva con la palanca de cambio puesta en la posición de marchas largas (en la letra D). Al levantar el pie del acelerador, el variador continuo adopta inmediatamente una relación más larga. Sucede algo parecido a lo que ocurre con un cambio manual, si al llegar a una curva que se quiere pasar en tercera, uno se equivoca y pone quinta. Solucionar esto resulta fácil: cuando se aborda una curva lenta, para trazarla con mayor seguridad, conviene poner la palanca del cambio en la posición de cortas.

MANOS LIBRES

El cambio automático permite concentrar toda la atención en el volante y la carretera. Acelerar y frenar es todo lo que hay que hacer en el Uno Selecta.

CONSUMOS



Datos en l/100 km	70 i.e SX	SELECTA
CIUDAD		
A 30.2 km/h de promedio	7,4	9,8
CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	5,6	6,2
En conducción rápida	9,2	10,3
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	7,9	8,8
A 140 km/h de cruceo	9,0	9,5
CONSU. MED. PONDERADO		
Litros/100 km	6,9	8,6
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	550	488

PRESTACIONES



	70 i.e.	SELECTA
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	163	159
ACELERACION		
400 m. salida parada (seg.)	19,0	19,4
1.000 m. salida parada (seg.)	35,7	36,1
0-100 km/h (seg.)	13,7	14,1
Metros recorridos	230	241
RECUPERACION		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	20,4	16,4
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	21,6	
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	36,0	32,8
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	40,9	
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	14,3	11,7
Metros recorridos	406,4	334,2
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	18,9	
Metros recorridos	564	555

EQUIPAMIENTO



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

SONORIDAD



	70 i.e. SX	SELECTA
Al ralentí	51,0	54,9
A 60 km/h	66,7	63,4
A 90 km/h	68,4	67,4
A 120 km/h	70,5	71,8
A 140 km/h	72,5	73,6

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

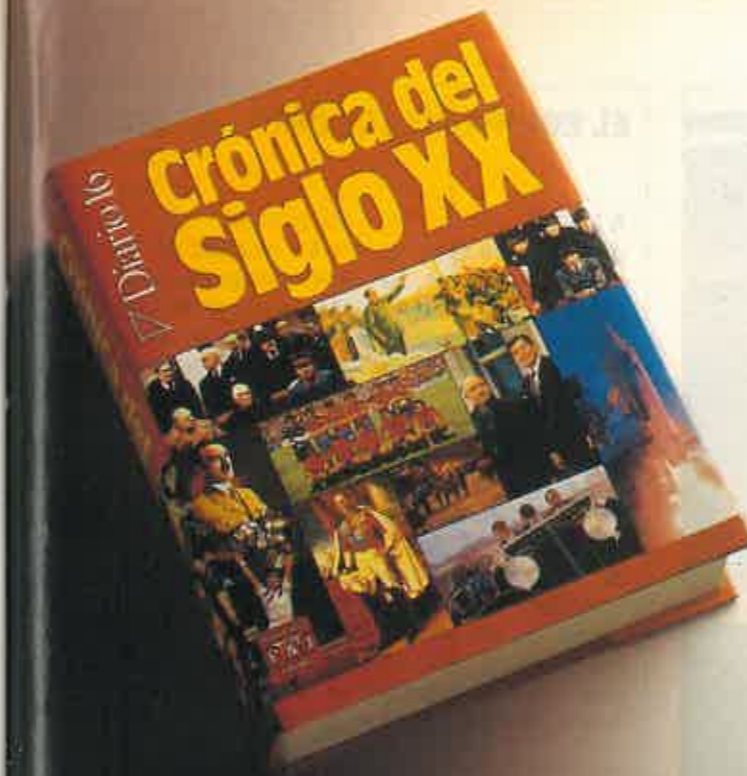
FRENOS



	70 i.e. SX	SELECTA
DISTANCIAS DE FRENADO		
En metros		
A 60 km/h	22,2	20,2
A 100 km/h	48,1	56,9
A 120 km/h	71,8	76,9

OPCIONES

FIAT UNO SELECTA
 Pintura metalizada: 19.418 Ptas. Cierre centralizado: 18.620 Ptas. Techgo abrible: 53.732 Ptas.
FIAT UNO 70 5P. SX
 Llantas de aleación: 51.870 Ptas. Pintura metalizada: 19.418 Ptas. Cinturones de seguridad posteriores retráctiles: 18.753 Ptas. Techo abrible: 53.732 Ptas. Asiento anterior con regulación lumbar: 15.960 Ptas. Calefacción con control automático: 13.300 Ptas.



DIARIO 16 LE ENTREGA EL LIBRO DEL SIGLO Y UN PREMIO NOBEL

A partir del domingo, Diario 16 hará historia con dos obras excepcionales.

Todos los días, Diario 16 le entregará un fascículo de Crónica del Siglo XX. Un valioso documento que relata la apasionante historia de nuestro siglo contada de forma amena y con el rigor que caracteriza a Diario 16.

Y además, cada domingo con el semanal "Gente," podrá llevarse

un Nobel a casa. Por fin el escritor español más universal, nuestro premio Nobel Camilo José Cela, escribe sus memorias en exclusiva para los lectores de Diario 16.

A partir del domingo, cada día un fascículo de Crónica del Siglo XX. Y los domingos, las memorias inéditas de Camilo José Cela. No se pierda dos obras que harán historia.



Diario 16



BUEN ACABADO
Los dos modelos cuentan con un acabado a la altura de los mejores, sin embargo el equipamiento se queda algo escaso, sobre todo en el Selecta.



COMODIDAD
Los interruptores y demás mandos son fáciles y cómodos de utilizar. No digamos ya la palanca, que apenas se utiliza.



EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

▲ Por menos de 100.000 pesetas, el cambio automático aumenta las posibilidades del coche en ciudad

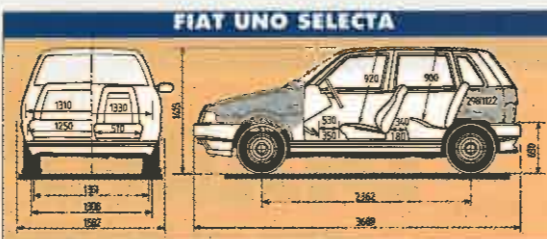
▲ El acabado del Uno ha mejorado mucho últimamente. La calidad de los materiales también.

▲ Los elevalunas eléctricos son de serie en los dos modelos. El cierre centralizado viene de fábrica solo en el manual.

EN CONTRA

▼ En ninguno de los dos modelos es posible montar ni de serie ni como opción el aire acondicionado, algo que si ofrecen otros fabricantes.

▼ Se cobra aparte la pintura metalizada, las llantas de aleación y el cierre centralizado. Por 18.000 pesetas este último se podría haber montado de fábrica ya que se trata de un coche de casi 1.700.000 pesetas.



FRENTE A SUS RIVALES

El Uno Selecta se encuentra con cuatro rivales en el segmento de los utilitarios dotados de cambio automático. Los Innocenti, Lancia Y-10 Selectronic, Peugeot 205 Aut. y Renault Clio RT 1.4 Aut.

El Innocenti es el más barato de todos, sin embargo sólo está disponible en tres puertas, no cuenta con un equipamiento especialmente grande y sus medidas interiores se quedan algo cortas. El Peugeot sería teóricamente el más equilibrado, con un precio similar al del Fiat. Además, aunque de serie faltan algunos elementos, se puede solicitar opcionalmente el aire acondicionado y su potencia de 80 caballos es la más alta junto con la del Clio. El Renault es el más equipado, pero también el más caro con diferencia (casi dos millones de pesetas). El Uno se mantiene en un término medio aceptable por habitabilidad, potencia y precio.

DATOS DEL COMPRADOR

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

En cuanto a otros apartados, el resto de la mecánica es idéntica en ambos modelos. El motor está dotado de inyección monopunto y alcanza 72 caballos de potencia. Su rendimiento es honesto y funciona con suavidad, salvo cuando el motor está frío y se utiliza a pocas revoluciones, momento en el que resulta difícil evitar frecuentes tirones. Esta eventualidad se muestra particularmente molesta en el Selecta. Con el cambio manual se puede hacer patinar ligeramente el embrague para que el motor funcione más alto de vueltas y no de tirones. Con el Selecta, esta solución es inviable ya que no disponemos de pedal de embrague y no hay forma de hacerlo patinar.

Por lo que se refiere a las prestaciones, el Uno con cambio manual supera al Selecta en velocidad punta y aceleración, mientras este último recupera mejor, ya que al acelerar a fondo recurre inmediatamente a relaciones que le proporcionen la máxima aceleración. Con el cambio manual, se podrían mejorar estas cifras, pero recurriendo a la palanca de cambios. No hay más diferencias entre el modelo manual y el



automático salvo en la carrocería. El Fiat Uno Selecta sólo está disponible en versión de cinco puertas, mientras que el 70 i.e. SX puede adquirirse también con carrocería de tres puertas.

Las cualidades típicas de los Fiat Uno se siguen manteniendo en ambos. Una habitabilidad sin parangón en su categoría y un acertado equilibrio entre estabilidad y comodidad, suponen un bagaje de elevado valor en vehículos de esta categoría.

CON SOLTURA
Se mueve el Uno Selectronic gracias a su motor de 1.372 centímetros cúbicos y 72 caballos. Sin embargo, en frío da tirones desagradables.

Javier Moltó
Fotos: Ramón Rodríguez



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.

RENAULT EXPRESS 1.4 RN LAS APARIENCIAS ENGAÑAN

Las furgonetas de transporte ligero han sido siempre despreciadas por la mayoría de los conductores, que sólo ven en ellas un mero instrumento de transporte y reparto. Después de probar una nueva Express cambiarían la forma de pensar.

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

Las nuevas Express han llegado con argumentos de peso para superar a las anteriores. En primer lugar, cargan 200 kilogramos más que sus antecesoras y, en segundo, todas las motorizaciones



EX-PROFESO La utilidad de la Express como vehículo de transporte se ha visto potenciada en el nuevo modelo. El espacio trasero admite un importante volumen de carga de todo tipo.

nes han sido renovadas, adoptando incluso en esta RN el motor Energy 1.4 del Clio.

A pesar de que el planteamiento inicial de la Express es un uso práctico y enfocado claramente a una función industrial, después de probar la Express en general, como turismo y vehículo de carga, se pone de manifiesto una polivalencia sorprendente. ¿Por qué descartar del abanico de los turismos un vehículo que hace el mismo servicio y además tiene capacidad para el doble o el triple que un maletero convencional? El principal inconveniente, para la mayoría de los compradores de automóviles, podría radicar en

una estética excesivamente funcional; pero si esto no preocupa demasiado al cliente y busca ante todo la economía y la polivalencia tendrá que empezar a pensárselo muy en serio. Para empezar, las Express están consideradas fiscalmente como vehículos industriales, con lo que pagan un IVA del 12 por ciento. En un uso utilitario, mixto de ciudad y carretera, las dimensiones exteriores del vehículo y sus prestaciones, lo equiparan a cualquier coche de cuatro metros, mostrándose igualmente ágil y manejable (recomendable opción en este caso, la dirección asistida). Pero a la hora de cargar, la Express se convierte en un pozo sin fondo, no hay compra en el mercado o transporte de trastos caseros que se resista a un espacio cúbico de tales dimensiones. Y, lo que es mejor, las cualidades dinámicas del coche no se ven seriamente afectadas, aunque se transporte más de media tonelada de carga.

Podrá deducirse que, para muchos casos, el disponer de este ti-

VIRTUDES

- Polivalencia
- Capacidad de carga
- Mecánica y acabados

**RENAULT EXPRESS 1.4 RN
PRECIO: 1.410.000 PTAS.**

- Consumo
- Asientos traseros
- Posición del portón abierto

DEFECTOS



TENTADORA Aunque no se esté dedicado al transporte ligero, la oferta tienta por su excelente motor, sus acabados y su polivalencia. La Express puede encontrar un acertado sitio a medio camino entre un segundo coche familiar de planteamiento práctico y un eficaz vehículo para ocio.



FIGURA TECNICA

MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación ligera. Distribución: árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Cilindrada: 1.390 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 75,8 mm. Carrera: 77 mm. Compresión: 9,5 a 1. Potencia máxima: 80 CV (41,5 kw) a 6.000 rpm. Par máximo: 11,1 Mkg (110 Nm) a 4.000 rpm. Alimentación: inyección electrónica. Combustible: Gasolina 96 octanos.

TRANSMISION: tracción delantera. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidades a 1.000 r.p.m.: 1ª. 6,29 km/h; 2ª. 11,46 km/h; 3ª. 17,76 km/h; 4ª. 24,27 km/h; 5ª. 29,52 km/h.

DIRECCION: Sistema: De cremallera, asistida opcionalmente. Vueltas de volante entre topes: 3,74 vueltas. Diámetro de giro: 10,40 metros.

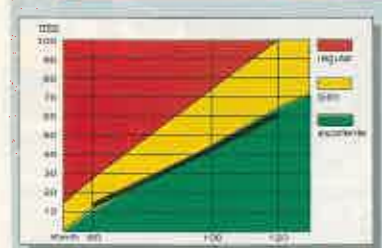
FRENOS: Delanteros: Discos ventilados con pinzas de cuatro pistones. Traseros: Discos. Antibloqueo de frenos: No.

SUSPENSION: Delantera: Independiente con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora. Trasera: Independiente con brazos horizontales, amortiguadores, barras de torsión y estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: 155/80 SR 13. Llantas de chapa de 58 x 13.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 890 kg. Capacidad del depósito de combustible: 43 litros.

FRENOS



A 60 Km/h	18,4
A 100 Km/h	39,6
A 120 Km/h	56,5

SONORIDAD



Al ralentí	46,5
A 60 Km/h	68,2
A 90 Km/h	70,4
A 120 Km/h	74,2
A 140 Km/h	75,1
A Topo	79,5

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

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

DATOS DEL COMPRADOR
RENAULT: Fabricante/ Importador. Fase Renault. Carretera Madrid-Burgos, kilómetro 5,5 28050 Madrid. Teléfono: (91) 766 19 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros en piezas y mano de obra. **Red de postventa:** 1.350 puntos en España.



DELANTE Y DETRÁS
 La diferencia es acusada. Mientras que las plazas delanteras ofrecen la misma comodidad que un turismo, detrás se limitan a unos asientos mucho más sencillos.

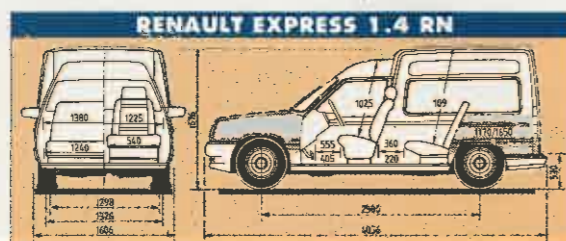
po de vehículo supone grandes ventajas. Cuando se vive lejos de los comercios y haya que aprovisionarse semanalmente, cuando se viaje con mucho equipo deportivo o de camping, cuando se necesite transportar carga ocasionalmente por motivos de trabajo..., son circunstancias idóneas para optar por una Express.

Los 80 caballos de potencia del motor Energy 1.4 dotan a la Express de unas prestaciones inusuales en una furgoneta. Si bien en velocidad punta el freno aerodinámico

EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR
 ▲ Los acabados y las calidades de los materiales sorprenden y están a la altura del Clio.
 ▲ Muy prácticos son los espacios ubicados dentro del habitáculo para guardar objetos, herramientas, etcétera.
 ▲ La posibilidad de regular los faros desde el interior es muy interesante al variar la carga.

EN CONTRA
 ▼ Último que la dirección asistida sea opcional pues es casi imprescindible para manobrar en parado y con peso.
 ▼ Menos práctico para la carga resulta el portón trasero de los Break, en lugar de las dos puertas de otras versiones. Aunque dificulta la manipulación de grandes objetos, es más apropiado para camping.



que supone la carrocería ensanchada y elevada limita este valor frente a modelos convencionales, en aceleraciones y recuperaciones puede conseguirse un ritmo muy eficaz en todo tipo de carreteras. Las primeras relaciones de cambio son bastante cortas para hacer frente a la máxima carga y esto confiere mucha viveza en montaña a la Express. Por el contrario, esta circunstancia unida a la ya comentada mala aerodinámica grava en exceso el gasto de combustible, registrándose consumos elevados respecto a modelos de la misma potencia y cilindrada pero de carrocería normal. Para quien tenga que realizar anualmente un elevado número de kilómetros será mejor decidirse por alguna versión menos potente (1.1 de 50 caballos y 1.2 de 55 caballos) o diésel (1.5 de 55 caballos y 1.8 de 65 caballos).

Las suspensiones, McPherson delante y de estructura deformable detrás (salvo en la versión de máxima capacidad con 775 kilogramos de carga útil que lleva una suspensión trasera especialmente rígida), poseen un comportamiento muy noble y firme, en vacío y cargado, pudiendo mantenerse el ritmo, posibilitado por el potente motor.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	159,6
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	18,7
1.000 m salida parada	34,8
De 0 a 100 km/h	12,9
Recorriendo (metros)	222,5
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	19,5
400 m desde 40 km/h en 5ª	21,3
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	36,8
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	40,9
De 80 a 120 km/h en 4ª	14,1
recorriendo (metros)	400,8
De 80 a 120 km/h en 5ª	36,5
recorriendo (metros)	1138

La Express es mucho más de lo que parece y su bajo impuesto de compra, unido a múltiples y variadas posibilidades de transporte y ocio, hacen de ella un modelo de múltiples atractivos.

Juan Luis Soto
 Fotos: J. A. Díaz y R. Rodríguez

USADOS

ALFA ROMEO

MODELO	90	89	88	87	86
Alfa 33 SL	—	—	—	—	560
Alfa 33 QD	—	—	—	—	600
Alfa 33 QV	—	—	—	—	590
Alfa 33 1.3 S.	950	810	730	670	—
Alfa 33 1.5 4x4	—	950	870	790	710
Alfa 33 1.5 T.I.	1020	880	780	690	—
Alfa 33 1.7 QV	1160	980	890	800	—
Alfa 33 1.7 IE	1130	950	860	—	—
Alfa 33 1.7 SW	—	1050	950	—	—
Alfa 33 1.3 Nuevo	1110	—	—	—	—
Alfa 33 1.5 TI Nuevo	1190	—	—	—	—
Alfa 33 1.7 IE Nuevo	1320	—	—	—	—
Alfa 23 1.7 IE Boxer 16V	1630	—	—	—	—
Alfa 75 1.6 C	1140	950	—	—	—
Alfa 75 1.8 C	1220	1030	920	—	—
Alfa 75 1.8 IE	1360	1150	—	—	—
Alfa 75 1.8 TS	—	—	1260	1010	—
Alfa 75 1.8 T América	1820	1550	1440	—	—
Alfa 75 2.0 C	—	1180	1090	990	800
Alfa 75 2.0 TS	1600	1380	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	1300	1360	1160	930
Alfa 75 3.0 América	2260	1920	1740	1570	—
Alfa 90 2.0	—	—	—	730	560
Alfa 90 2.5	—	—	—	920	700
Alfa 90 2.4 TD	—	—	—	830	670
Sprint 1.5	—	—	810	660	530
Sprint 1.7 QV	—	930	840	—	—
GTV 2.0	—	—	—	880	700
GTV 2.5	—	—	—	1100	890
Spider 2.0 FL	—	—	1530	1280	1150
164 Twin Spark	2300	2070	—	—	—
164 3.0 V6	2360	2080	—	—	—
164 2.5 TD	2640	2380	—	—	—

CITROËN

MODELO	90	89	88	87	86
80 CD	—	—	—	—	760
80 GTE	—	—	—	—	810
80 Cuatro	—	—	—	—	1360
80 CD TD	—	—	—	—	710
80 Special	1050	1490	—	—	—
80 1.8 E	1750	1580	—	—	—
95 2.2 E	2120	1980	1700	1530	—
90 2.2 E Aut.	2400	2160	1950	1760	—
90 2.5 Front	2670	2400	—	—	—
90 Quatro	2800	2500	2250	2030	—
100 CC	—	—	—	1030	790
100 CD y 2.2 E	2090	1990	1870	1590	1160
100 CD Avanti	2330	2220	2010	1720	1300
100 CC Diesel	1670	1560	1410	1090	840
100 CD Turbo Diesel	1970	1770	1590	1240	950
200 Turbo	3390	3060	2710	2340	1900
200 Turbo Aut.	3650	3290	2960	—	—
200 CD	—	—	2110	1840	1230
200 Quatro	3560	3250	2710	2300	1860
200 V8	5850	5270	—	—	—
Coupé GT	2110	1790	1520	1220	990
Coupé Quatro	2760	2480	2120	1700	1290

Copyright Motor 16. 1991. Prohibida su reproducción.



MODELO	90	89	88	87	86
316/316 i	1440	1360	1220	1060	990
316 i 4p	1530	1440	1360	1160	1030
318	1620	1530	1400	1200	1060
318 i 4p	1710	1620	1490	1280	1160
318 i S	1900	—	—	—	—
320 i	1890	1760	1620	1450	1280
320 i 4p	1990	1850	1710	1540	1370
324 D	1760	1620	1540	1420	—
324 TD	2100	1890	1710	—	—
325 i	2400	2230	2060	1890	1760
325 i 4p	2480	2310	2140	1970	1840
325i X	2790	2570	2440	2310	—

MODELO	90	89	88	87	86
M-3	4690	4330	3970	3610	—
520 i	—	—	—	1150	980
520 i (nuevo)	2610	2350	2170	—	—
525 i	—	—	—	1440	1270
525 i (nuevo)	3350	2970	2760	—	—
528 i	—	—	—	1620	1440
M 535 i	—	—	—	2480	2120
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	—	—
628 CS i	—	—	—	—	1710
635 CS i	4500	3990	3600	3260	2790
M 635	6650	5890	5410	4750	4080

MODELO	90	89	88	87	86
2 CV 6 CT	—	—	—	260	200
Mehari 4 p.	—	—	—	290	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	630	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	960	820	740	630	—
AX GT 5 p	980	830	—	—	—
AX 14 RC	770	650	—	—	—
AX 14 RD 5 p	800	680	—	—	—
AX TRD	510	490	—	—	—
AX TRD 5 p	850	710	—	—	—
Visa II Club y ES	—	—	—	350	260
Visa II Super E y X	—	—	—	370	280
Visa GT	—	—	—	440	330
Visa 11 E	—	—	—	370	270
Visa 15 RE	—	—	—	390	300
Visa Challenger	—	—	—	430	310
Visa 14 TRS y Stylo	—	—	—	500	360
Visa GTI	—	—	—	850	730
Visa 17 D y Challenger	—	—	—	580	470
Visa 17 RD y Stylo	—	—	—	620	500
GSA X1	—	—	—	—	290
GSA X3	—	—	—	—	230
BX 14 E, RE, Leader T	960	810	740	630	450
BX 14 TRS 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 Athena	1270	1070	980	830	690
BX 19 TGS	1210	1030	—	—	—
BX 19 TRS y Athena	1330	1120	1020	870	740
BX 19 GTI	1440	1220	1110	940	—
BX 19 GTI 16 V	1920	1620	1380	—	—
BX 19 TRS Break	1490	1260	1140	970	820
BX C	1220	1040	930	720	590
BX 19 D y RD	1300	1110	1000	770	560
BX 19 TRD	1370	1170	1060	800	580
BX 19 TRD Turbo	1590	1360	1140	—	—
BX 19 RD Break	1460	1240	1120	860	730
CX 22 TRS	1300	1100	920	700	510
CX 25 GTI	—	—	1190	910	670
CX 25 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 RD 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	—	—	—	—

MODELO	90	89	88	87	86
308 GTS	—	—	—	—	4200
400 GT	—	—	—	—	5900
Monclia 8	—	—	—	—	6200
Monclia Cabrio	9850	8400	7500	6750	—
Monclia T	9100	7700	7000	5900	5000
412	13800	11500	10350	—	—
Testarossa	16800	14000	12800	10700	9300

FERRARI

MODELO	90	89	88	87	86
Panda 1.000 S Fire	630	—	—	—	—
Panda Siseley 4x4	86				

MODELO	90	89	88	87	86
Fiesta S 1.1 y 1.3	---	---	---	---	320
Fiesta Ghia 1.1 y 1.3	---	---	---	---	350
Fiesta Sport 1.4	---	560	480	410	---
Fiesta Ghia 1.4	---	570	490	420	---
Fiesta D y Bazar 1.6 D	---	---	---	---	310
Fiesta Super Hill 1.6 D	---	---	---	---	340
Fiesta Top D 1.6	---	520	440	---	---
Fiesta Ghia 1.6 D	---	550	470	350	---
Fiesta XR2	840	700	630	540	---
Fiesta C 3p	750	650	---	---	---
Fiesta C 1.1 3p	800	690	---	---	---
Fiesta C 5p	810	690	---	---	---
Fiesta C 1.1 5p	850	730	---	---	---
Fiesta CL 1.1 Cat	900	850	---	---	---
Fiesta CL 1.4 3p	840	720	---	---	---
Fiesta CL 1.4 5p	890	760	---	---	---
Fiesta S 1.6 3p	960	830	---	---	---
Fiesta Ghia 1.4 5p	940	800	---	---	---
Fiesta XR2 i	1180	1000	---	---	---
Fiesta C 1.8 D 3p	880	760	---	---	---
Fiesta CL 1.8 D 3p	890	760	---	---	---
Fiesta CL 1.8 D 5p	930	800	---	---	---
Escort 1.1	---	---	---	---	350
Escort Laser r Cl y GL 1.1	---	---	---	---	410
Escort 1.1 3	---	---	---	---	370
Escort CL y GL 1.3	---	690	600	440	---
Escort Ghia 1.3	---	---	---	---	470
Escort CL y GL 1.4	---	720	640	510	---
Escort Ghia 1.4	---	---	---	---	510
Escort Ghia 1.6	1000	900	810	730	550
Escort Ghia 1.6 i	1050	950	870	780	---
Escort Ghia y Mark	900	810	730	---	---
Escort Ghia 1.6 Cat	1100	940	---	---	---
Escort XR3 i	1240	1080	950	800	570
Escort RS Turbo	1460	1250	1120	950	760
CLD, GLD y Xtra 1.6 D	---	640	510	370	---
Escort Merx 1.6 D	900	810	730	---	---
Escort Ghia 1.6 D	1000	900	810	730	---
Escort GTD 1.6	930	840	---	---	---
Escort Country 1.6 D	1000	900	810	---	---
Escort Country 1.8 D	1030	930	---	---	---
Escort Cabrio Ghia 1.6	1540	1320	1180	990	790
Escort Cabrio XR 3	1750	1500	1350	1150	850
Orion GT y Millonair 1.6	1050	900	800	---	---
Orion Ghia 1.6	1050	950	870	780	600
Orion Ghia 1.6 i	1150	1000	910	800	---
Orion Ghia 1.6 Car	1200	1020	---	---	---
Orion CLD y GLD 1.6	---	700	680	550	---
Orion Ghia 1.6 D	1050	950	870	780	600
Sierra CL y GL 1.8 4p	---	---	930	800	---
Sierra GL 1.8 5p	---	---	360	250	---
Sierra Laser 2.0	---	---	---	620	---
Sierra CL y GT 2.0 4p	1260	1070	980	850	---
Sierra GL 2.0 4p	---	---	1040	900	---
Sierra GL 2.0 4p	1440	1220	1080	940	---

MODELO	90	89	88	87	86
Sierra Ghia 2.0 y 2.0 4p	1750	1350	1200	1050	800
Sierra CL 2.0 Catalizad.	1500	1270	---	---	---
Sierra CL 2.0 5p	1320	1110	1020	940	840
Sierra GL y GT 2.0 5p	1340	1130	1000	900	---
Sierra GL 2.0 1.5p	1490	1260	1120	990	---
Sierra Ghia 2.0 1.5p	1800	1400	1250	1050	---
Sierra Sport 2.0 1.5p	1490	1260	1120	990	---
Sierra Sport 2.0 1.5p	1530	1300	1190	1030	---
Sierra XR4 y Ghia 4x4 2.8 i	---	1500	1270	---	---
Sierra XR4 4x4 2.9 i	2410	2050	1740	---	---
Sierra Cosworth 2.0 i	2810	2390	2140	1820	---
Sierra Laser Diesel	---	---	---	570	---
Sierra CLD 4p	1390	1180	1030	800	---
Sierra GLD 4p	1550	1320	1120	870	---
Sierra CLD 5p	1450	1220	1060	---	---
Sierra GLD 5p	1580	1360	1150	900	600
Sierra Fam. CL y GL 2.0	---	---	1050	900	600
Sierra Fam. GL 2.0 i	1610	1380	1240	1050	---
Sierra Fam Ghia 2.0 i	---	---	---	770	---
Scorpio CL 2.0 i	1700	1440	1220	---	---
Scorpio GL 2.0 i	1910	1620	1470	1250	940
Scorpio GL 2.4 i	2000	1700	1540	1310	---
Scorpio GL 4x4 2.8 i	---	---	---	1420	---
Scorpio GL 4x4 2.9 i	2760	2340	1910	1620	---
Scorpio Ghia 2.0 i	2220	1880	1710	1450	---
Scorpio Ghia 2.4 i	2390	2020	1840	1570	---
Scorpio Ghia 2.8 i	---	---	---	1500	1210
Scorpio Ghia 2.9 i	2610	2210	2000	1700	---
Scorpio Ghia 4x4 2.9 i	3190	2700	2450	2080	---
Scorpio CL Turbo D	1910	1630	---	---	---
Scorpio GL Turbo D	2130	1780	---	---	---
Scorpio Ghia Turbo D	2530	2140	---	---	---
Scorpio Ghia 2.9 Cat	2690	2290	---	---	---

LANCIA	MODELO	90	89	88	87	86
A 112 Junior TC	---	---	---	---	260	---
A 112 LX	---	---	---	---	300	---
A 112 Abarth	---	---	---	---	340	---
Y 10 Flia	650	550	470	---	---	
Y 10 Fire LX iE	750	630	570	480	390	
Y 10 Turbo	860	730	660	570	480	
Y 10 1300	870	740	---	---	---	
Delta 1300	970	820	750	640	---	
Delta 1600 iE	1120	950	850	740	630	
Delta HF Turbo iE	1250	1080	960	800	680	
Delta 4X4	---	---	1590	1350	1150	
Delta Integrale	2650	2170	---	---	---	
Delta Integrale 16 V	2750	2340	---	---	---	
Prisma 1.5 LX	1090	930	790	---	---	

MODELO	90	89	88	87	86
Prisma 1600 iE	---	---	950	800	680
Prisma Symbol	1200	1020	930	790	---
Prisma TD	1260	1070	970	820	---
Thema 2.0 iE	1950	1730	1540	1300	1110
Thema iE Turbo	2120	1900	1710	1460	1250
Thema GV	---	---	1760	1500	1210
Thema Turbo iE SW	2820	2530	2290	1940	---
Thema 2.0 iE 16 V	2180	1960	1670	---	---
Thema Turbo iE 16 V	2600	2340	1990	---	---
Thema 8.32	5100	4330	3700	---	---
Thema TD	1960	1750	1570	1340	1140
Thema TD Nuevo	2345	2090	---	---	---
Thema Turbo DS SW	2720	2450	2200	---	---
Debra 1.600 iE	1460	---	---	---	---
Debra 1.800 iE	1640	---	---	---	---
Debra 2.0 iE	1880	---	---	---	---
Debra Turbo Diesel	1650	---	---	---	---

MERCEDES BENZ	MODELO	90	89	88	87	86
130 D	2500	2170	1900	1670	1500	---
190 D 2.5	2940	2550	2240	1960	---	---
190 D 2.5 T	3300	2860	---	---	---	---
200 D	3220	2870	2450	2150	1930	---
250 D	3520	3090	2680	2350	2110	---
300 D	3820	3310	2910	2550	2290	---
300 TD	4500	3730	3270	2870	2580	---
300 TD Turbo	5100	4420	3870	3400	3060	---
190 E 1.8	2200	---	---	---	---	---
190 E 2.0	2890	2510	2200	1930	1730	---
190 E 2.3	3050	2670	2350	2050	1850	---
190 E 2.3 16V	---	---	4000	3600	3100	---
190 E 2.6	3530	3100	2720	2390	2150	---
190 E 2.5 16V	5260	4580	---	---	---	---
200	3000	2600	2280	2000	1800	---
230 E	3510	3040	2660	2340	2100	---
230 CE	4480	3890	3400	2980	---	---
230 TE	3960	3490	3010	2640	2370	---
280 E	4090	3590	3110	2730	2480	---
300 E	4420	3830	3360	2950	2650	---
300 E 4 Motor	5590	4840	4250	3720	3350	---
300 CE	5290	4580	4020	3520	---	---
300 TE	4870	4220	3700	3240	2920	---
260 SE	3960	3390	2830	2550	2260	---
300 SE	4250	3640	3030	2730	2430	---
300 SEL	4570	3910	3270	2930	2610	---
420 SE	5160	4420	3860	3310	2950	---
420 SEL	5530	4790	3940	3550	3160	---
500 SE	5570	4780	3980	3580	3190	---

MODELO	90	89	88	87	86
500 SEL	6100	5230	4360	3920	3490
560 SEL	8590	7370	6140	5530	4910
500 SL	6500	6200	5800	5080	4320
420 SL	---	---	6400	5500	4680
420 SEC	6890	5910	4920	4440	3940
500 SL	---	---	7050	6080	4600
500 SEC	7310	6260	5220	4700	4160
560 SE	8230	7050	---	---	---
SL 300	9520	8160	---	---	---

OPEL	MODELO	90	89	88	87	86
Corsa City 1.0 3p	670	570	510	430	340	---
Corsa Swing 1.0 3p	720	620	560	480	---	---
Corsa Base, Luxus LS 1.0 3p	---	---	---	---	310	---
Corsa Swing 1.2 3p	790	670	610	520	---	---
Corsa B, Luxus LS 1.2 3p	---	---	---	---	350	---
Corsa Swing 1.2 4p	850	720	650	550	---	---
Corsa Swing 1.2 5p	820	700	630	540	---	---
Corsa GL 1.2 3p	840	720	650	550	---	---
Corsa GL 1.2 4p	890	760	690	590	---	---
Corsa GL 1.2 5p	870	740	670	570	---	---
Corsa B, Luxus LS 1.3 3p	---	---	---	---	390	---
Corsa GL 1.3 3p	870	750	670	570	---	---
Corsa GL 1.3 4p	920	790	710	600	---	---
Corsa GL 1.3 5p	900	770	690	590	---	---
Corsa SR y GT 1.3	680	560	490	400	---	---
Corsa Swing 1.5 D 3p	820	700	640	490	---	---
Corsa Swing 1.5 TD 3p	900	770	690	---	---	---
Corsa Swing 1.5 D 4p	880	750	680	530	---	---
Corsa Swing 1.5 TD 4p	960	810	690	---	---	---
Corsa Swing 1.5 D 5p	860	730	660	510	---	---
Corsa Swing 1.5 TD 5p	930	790	670	---	---	---
Corsa GSI 1.6 SE	1070	920	780	---	---	---
Kadett Top 1.6 3p	---	---	830	---	---	---
Kadett 1.6 GT 3p	1170	1010	---	---	---	---
Kadett 1.8 GSI 3p	---	---	---	---	550	---
Kadett 1.8 GT 3p	1240	1080	---	---	---	---
Kadett 2.0 GSI 3p	1460	1250	1130	1000	---	---
Kadett 2.0 GSI 1.8V 3p	1720	1470	1320	1180	---	---
Kadett LS 1.3 5p	970	820	740	630	500	---
Kadett City 1.3 5p	910	770	---	---	---	---
Kadett LS 1.6 5p	1120	980	860	770	600	---
Kadett GL 1.6 5p	1190	1020	920	820	660	---
Kadett GL 1.6 S 5p	1170	1000	900	800	650	---
Kadett GT 1.8 4p	1320	1130	1020	910	740	---
Kadett GSI 2.0 1.5p	1520	1300	1170	1040	840	---
Kadett LS 1.5 TD 4p	1210	1020	920	710	---	---
Kadett LS 1.7 D 4p	1090	920	---	---	---	---

MODELO	90	89	88	87	86	
Kadett LS 1.5 TD 5p	1290	1010	910	710	---	---
Kadett City 1.7 D 5p	1030	880	---	---	---	---
Kadett LS 1.7 D 5p	1050	900	---	---	---	---
Kadett LS 1.6 D	---	---	840	720	580	---
Kadett Caravan LS 1.6S	1200	1030	920	820	---	---
Kadett Caravan LS 1.5TD	1300	1100	1000	810	---	---
Kadett Caravan LS 1.7 D	1300	1100	1000	810	---	---
Ascona 1.600 S	---	---	650	490	420	---
Ascona 1.800 E	---					

MODELO	90	89	88	87	86
R-19 GTD 5p	1160	990	840	—	—
R-19 GTD 3p DA	1210	1020	870	—	—
R-21 TS	1230	1040	870	—	—
R-21 GTS	1380	1170	970	870	740
R-21 TXE	1710	1450	1210	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	1680	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	1180	1050	900
R-21 Nevada Turbo D	1820	1540	1290	1150	—
R-21 Nevada Turbo DX	1910	1620	1350	1210	—
R-25 GTS	1320	1120	1010	900	770
R-25 GTX	1850	1580	1420	1270	1080
R-25 TX	1900	1610	1450	1290	1100
R-25 TXI	2320	1970	—	—	—
R-25 V6 I	2730	2320	2090	1860	1590
R-25 V6 Turbo	3760	3190	2890	2560	2190
R-25 GTD	1470	1180	1060	940	810
R-25 Turbo D	2290	1950	1760	1570	1340
Espace GTS	2000	1700	—	—	—
Espace TXE	—	—	1620	1380	1010
Espace TXE	2400	2060	1850	1570	1140
Espace TXE 4puertas	2650	2250	—	—	—
Espace Turbo D	2200	1870	1670	1280	960
Espace Turbo DX	2470	2110	1890	1470	1080
Alpine V6 Turbo	5360	4600	4100	3490	—

MODELO	90	89	88	87	86
216 S	970	810	700	—	—
216 Sprint	1010	850	750	—	—
216 SE EFI	1130	1000	970	740	630
216 Vitese	1260	1100	960	830	730
214 S I	1200	—	—	—	—
214 GS I	1300	—	—	—	—
216 GS I	1500	—	—	—	—
2400 TD	—	—	—	—	570
2600 S	—	—	—	—	570
3500 Vitese	—	—	—	—	790
Vanitas plus EFI	—	—	—	—	840
820 SI	2220	1900	1600	1400	—
827 Sterling	2900	2500	2100	1800	—
827 Vitese	2900	2500	2100	—	—
Metro 1.0	—	—	—	360	290
Metro 1.3	700	600	520	470	380
Metro MG	850	700	650	510	410
Metro 4p	800	700	600	510	—
Maestro 1.6	—	—	—	—	450
Maestro EFI 2.0	1150	1000	850	720	590
Montego Mavlar	—	—	—	830	720
Montego 1.6 SL	1000	900	—	—	—
Montego EFI 2.0	—	—	—	1000	900
Montego GSI 2.0	1250	1100	—	—	—
Montego GTI 2.0	1350	1200	—	—	—
Montego Estate 2.0 GTI	1350	1200	1000	900	—
Montego DSL Turbo	1250	1100	—	—	—

MODELO	90	89	88	87	86
Fandi 40	—	—	—	300	230
Panda Sprint	—	—	—	450	380
Marbella L y Playa	—	—	—	—	—
Marbella Especial y Junior	590	470	400	—	—
Marbella XL	630	540	460	—	—
Marbella GL	630	540	460	—	—
Marbella GLX	560	570	480	—	—
Ronda GLP 1.5	—	—	—	—	360

MODELO	90	89	88	87	86
Ronda CLXP 1.5	—	—	—	—	380
Ronda LD	—	—	—	—	280
Ronda GLD	—	—	—	—	290
Ibiza Disc. Str. y Spc. 0.9	630	530	480	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
Ibiza Disc. Spc. 1.5 3p	760	640	540	—	—
Ibiza XL 1.5 3p	850	720	650	560	390
Ibiza GL	—	—	—	620	530
Ibiza Crono 1.5 3p	—	—	—	620	530
Ibiza GLX 1.5 3p	940	800	730	610	440
Ibiza SW 1.5 3p	1020	880	780	—	—
Ibiza Disc. Spc. Str. 0.9 5p	680	580	520	440	350
Ibiza Disc. Spc. Str. 1.2 5p	750	630	570	480	—
Ibiza L 1.2 5p	—	—	—	620	530
Ibiza GL 1.2 5p	840	710	650	550	—
Ibiza GLX 1.2 5p	930	790	720	610	—
Ibiza GL 5p	800	680	620	530	—
Ibiza XL 1.5 5p	800	680	620	530	—
Ibiza GLX 1.5 5p	1840	770	650	—	—
Ibiza inyección 5p	1040	880	—	—	—
Ibiza Disc. Spc y Jun D3p	770	650	580	440	320
Ibiza GLD 3p	850	740	660	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 L y GL 1.2	—	—	530	450	—
Malaga GLX 1.2	750	640	570	480	—
Malaga L 1.5	—	—	590	480	360
Malaga Touring 1.5	790	670	—	—	—
Malaga GL y Base	—	—	610	490	390
Malaga GLX 1.5	820	700	630	530	410
Malaga 1.5 inyección	940	800	720	610	470
Malaga Touring D	790	670	—	—	—
Malaga LD	—	—	570	430	330
Malaga GLD	—	—	600	470	370
Malaga GL XD	900	770	—	—	—

MODELO	90	89	88	87	86
Horizon LS	—	—	—	410	330
Horizon GL	—	—	—	440	360
Horizon GT	—	—	—	500	390
Horizon GLD	—	—	—	440	370
Horizon EXD	—	—	—	510	400
Horizon GTD Aut	—	—	—	510	400
Solara Escorial Aut.	—	—	—	490	400
Solara Escorial D	—	—	—	580	480

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	730	630	560	420	340
Polo 55 CL	800	680	620	460	360
Polo Fox 1.3	800	680	620	460	360
Polo Classic C 1.3	730	620	570	420	330
Polo Classic CL 1.3	830	710	640	480	360
Polo Classic Bel Air	770	650	—	—	—
Polo Fox Diesel	840	710	600	—	—
Polo Classic CL D	870	740	670	520	—
Polo Coupé Fox 1.0	730	630	540	—	—
Polo Coupé CL	820	700	590	—	—
Polo Coupé GT 55 cv	870	750	640	—	—
Polo Coupé GT 75 cv	920	800	680	—	—
Golf Sprinter 2 p	1120	950	—	—	—
Golf Sprinter 4 p	1180	1000	—	—	—
Golf CL 75 cv 2 p	1190	1020	920	780	590

MODELO	90	89	88	87	86
Golf CL 75 cv 4 p	1270	1080	920	—	—
Golf CL 90 cv 2 p	1350	1150	1040	870	670
Golf CL 90 cv 4 p	1420	1220	1040	—	—
Golf GTI 112 cv 2 p	1440	1240	1110	940	730
Golf GTI 112 cv 4 p	1500	1300	1170	990	750
Golf GTI 16 v 2 p	1650	1410	1270	1070	860
Golf GTI 16 v 4 p	1730	1480	1330	1120	900
Golf CL D 2 p	1180	1000	900	690	540
Golf CL D 4 p	1250	1060	960	740	560
Golf GTD 2 p	1390	1180	1060	820	630
Golf GTD 4 p	1460	1240	1120	850	660
Golf Cabrio GL	1520	1300	1170	990	800
Golf Cabrio Quartett	1700	1450	1300	1100	900
Jetta CL 75 cv	1040	880	750	—	—
Jetta CL 90 cv	1150	970	820	—	—
Jetta GT	1490	1280	1090	930	700
Jetta CLD	1210	1020	870	—	—
Jetta CL TD	1210	1030	880	—	—
Passat 1.8 CL	—	—	650	510	420
Passat 2.0 GLS	—	—	—	610	490
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	1280	1080	—	—
Passat Variant CL 90 cv	1400	1180	1000	—	—
Passat Variant GL 112 cv	1680	1420	1210	—	—
Passat Variant TD	1600	1360	1150	—	—
Corrado 16 v	2300	1940	1650	—	—
Corrado G 60	2640	2240	1900	—	—
Santana LX 1.8	—	—	—	570	460
Santana GX 5	—	—	—	650	560
Santana GX GTD	—	—	—	630	480
Solrocco GT	1280	1070	960	810	660
Solrocco GTX	1450	1230	1110	940	750
Solrocco GT 16V	1430	1220	1040	—	—

MODELO	90	89	88	87	86
244 GL	1690	1450	1260	1070	850
244 GT	1950	1650	1500	1350	—
244 GLD	1510	1320	1180	960	710
245 GL	1540	1350	1220	930	750
245 GLD	1640	1410	1260	980	790
340 DL	—	—	—	900	770
340 GL	1280	1090	990	840	760
340 Plus	1370	1190	—	—	—
340 GLD	—	—	1040	880	770
360 GLE	1560	1420	1230	1080	850
360 GT	1520	1370	1180	1030	850
440 GL	1470	—	—	—	—
440 GT	1890	1620	—	—	—
440 GLE	1890	1620	—	—	—
440 Turbo	2100	1820	—	—	—
440 GL	1800	—	—	—	—
460 GLE	1950	1770	—	—	—
460 Turbo	2150	1970	—	—	—
480 ES	2180	1850	1670	1510	—
480 ES Turbo	2470	2100	1970	—	—
740 GL	1700	1530	1300	1070	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	2100	1820	1360	1090
740 Master	2050	—	—	—	—
745 GLE	2000	1870	1590	1350	1080
745 Turbo Diesel	2150	1970	1550	1370	970
745 Turbo Intercooler	2120	1940	1620	1360	1090
760 GLE	2890	2610	2180	1880	1490
760 Turbo Diesel	3020	2700	2310	1960	1570
760 Turbo Intercooler	3150	2840	2390	2050	1620
760	4510	4050	3440	2920	—

Valderribas Motor S. A.
 C. Valdelebas, 75. Dr. Esquerdo, 108. Tel. 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

Opel Senator 3.0i CD, 88	2.450.000
Mercedes 190 2.3 16V, full equip, 86	3.350.000
Opel Vectra 2.0i GT, A.A. D.A., etc., 89	1.800.000
Mercedes 300 E A.A., susp rebajada, 87	3.300.000
Mercedes 350 SL, A.A. llantas	2.400.000
Suzuki Samurai, muchos extras, 90	1.500.000
Citroen CX TRD Turbo 2, A.A. D.A., 86	1.350.000

Abrimos sábados tarde y domingos mañana

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

VENDO o cambio por berlina Mitsubishi Starion 2000 Turbo, año 88, full equip, perfecto estado. Interesados (968) 53 36 00. Noche.

EMIGRANTE que trabaja en Alemania se ofrece para importar su coche directamente de Alemania incluyendo trámites de documentación. Para más información, teléfono 07-49209 81 46 39.

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

PROCEDENTE de sorteo se vende BMW M-6, 286 CV, color negro metalizado, full equip, 7.000.000 ptas. Teléfono (952) 62 16 12.

PARTICULAR Alfa 33 1500 TI, 1988, rojo, aleón, ruedas nuevas, impecable, 800.000 ptas. Tel. (91) 352 34 07.

BX 19 GTi, particular, M-HM, rojo, aire, ordenador, hifi, llantas, impecable, 1.400.000 ptas. Javier. Tel. (91) 549 17 51. Tardes.

SUBARU 1.8 16V, premio de concurso TV, me entregarán en diciembre con garantía de fábrica, vendiendo 2.400.000 ptas. Tels. (91) 268 16 31 y 416 98 02.

VENDO Renault 21 TXI, GE-AM, rojo, full equip, 21.000 km, 4 años, garantía oficial, Blaupunkt Cobra, cuidadísimo. Tel. (972) 50 19 13. Horas oficina. Precio 2.400.000 ptas.

MERCEDES 190 E 2.6, 1989, azul, 2.800.000 ptas. Mercedes 260 E, 1988, azul, 3.100.000 ptas. Mercedes 300 D Turbo, 1988, 4.100.000 ptas. BMW 525i, 1988, negro, 2.850.000. BMW 525i, 1988, azul, 2.750.000 ptas. Tel. (91) 377 53 09.

ENGANCHES homologados, instalados para remolques y caravanas. Tel. (91) 413 56 52.

PORSCHE 944 Targa, muchos extras, motor nuevo, con factura, perfecto, buen precio. Tels. (91) 255 86 21/22.

F. TOME, S.A. Renault 11 Broadway, con 18 meses de garantía, precio: 790.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME, S.A. Renault 21 TXE, con todos los extras, año 88, con garantía de 18 meses, por 1.350.000 ptas. Sr. Mo-

reno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME, S.A. Polo Coupe GT, año 89, garantía de 2 años, por 790.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME, S.A. Alfa 33 1.5 TI, con pocos kilómetros, año 87, garantía de 18 meses, por sólo 775.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME, S.A. Nuevo Opel Corsa Joy 1.4 Sport, año 91, poquísimos kilómetros, con garantía de 2 años, por 1.025.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME, S.A. Seat Ibiza SXI, año 89, con garantía de 2 años, por 995.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

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

F. TOME, S.A. Mercedes 300 E «precioso» con muchos extras, con garantía de 6 meses, por

3.500.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME, S.A. Opel Ascona 2.0 GT, año 87, con aire acondicionado, garantía de 18 meses, por 975.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME, S.A. Peugeot 405 SRI, año 88, con aire acondicionado, garantía de 18 meses, por 1.550.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME, S.A. Seat Ibiza SXI, año 89, con garantía de 2 años, por 995.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME, S.A. Peugeot 405 SRI, año 88, con aire acondicionado, garantía de 18 meses, por 1.550.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME, S.A. Peugeot 405 SRI, año 88, con aire acondicionado, garantía de 18 meses, por 1.550.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME, S.A. Peugeot 405 SRI, año 88, con aire acondicionado, garantía de 18 meses, por 1.550.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME, S.A. Peugeot 405 SRI, año 88, con aire acondicionado, garantía de 18 meses, por 1.550.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME, S.A. Peugeot 405 SRI, año 88, con aire acondicionado, garantía de 18 meses, por 1.550.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME, S.A. Peugeot 405 SRI, año 88, con aire acondicionado, garantía de 18 meses, por 1.550.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME, S.A. Peugeot 405 SRI, año 88, con aire acondicionado, garantía de 18 meses, por 1.550.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME, S.A. Peugeot 405 SRI, año 88, con aire acondicionado, garantía de 18 meses, por 1.550.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME, S.A. Renault 5 Turbo, año 88, con garantía de 18 meses, P.V.P. 890.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME, S.A. Peugeot 205 GT, año 85, con garantía de 12 meses, precio: 550.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.

LINCOLN Mercuri, lujo, americano, 8-10 plazas (familiar), todo equipo, perfecto estado, 124.000 km., no para tímidos, 1.300.000 ptas. Tel. (93) 750 77 16.

MUSTANG descapotable, 1986, 30.000 km, el genuino americano, ¡distingáse!, impecable, 5 litros, capota automática, 2.900.000 ptas. Tel. (93) 750 77 16.

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.

NISSAN Sunny GTi-R, Turbo 4 x 4, 220 CV, ABS, B-MP, 6.000 km., negro, garantía 3 años. Tel. (93) 451 01 01. Marcos. 4.500.000 ptas. Contado.

New Mode

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

BMW - MERCEDES - AUDI

TAPIZADOS EN CUERO

TREMA OSNUR, S.A.

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

VEHICULOS COMO NUEVOS PROCEDENTES DE CAMBIO

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

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

AMPLIO STOCK

¡GARANTIA SI!

C.A.N.S.A.



SUZUKI OUTBOARDS

VISITENOS, ENCONTRARA:
 • Ofertas automóviles nuevos.
 • Especialidad: VW, Audi, BMW, Mercedes.
 • Automóviles ocasión revisados, con garantía.

AUTOMOCION
 • Ofertas todos martes.
 • Suzuki, ventas y servicio.
 • Renault: NPA, Satélite (todo tipo de embarcaciones y motos agua).
 • Ofertas especiales: neumáticas, regalo seguro.

NAUTICA

C/ AZCONA, 62. PARKING INTERIOR

MADRID

TEL: 2 55 86 21
 2 55 86 22
 2 56 17 17

FINANCIACION 12 MESES SIN ENTRADA

BMW 735i, todos extras, 1981, único propietario, supercuidado, 1.400.000 ptas. Tels. (91) 255 86 21/22.

MERCEDES 190 E, varios modelos. Tels. (91) 255 86 21/22.

VOLKSWAGEN Golf Cabrio, 850.000 ptas. Tel. (91) 256 17 17.

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

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

CASTELLO, 98. BMW 750i, full equip, año 1988, un solo dueño. Total transferido, 5.950.000 ptas.

CASTELLO, 98. GMC Pick Up, serie limitada, 280 CV. Turbo, tracción 4 ruedas, de 0 a 100 en 5,3 segundos, único en España.

CASTELLO, 98. Porsche 911 Carrera Cabriolet, capota eléctrica, modelo Aniversario, año 1988, full equip.

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

BMW M3, 1987, absolutamente todos extras, garantizado 12 meses, 3.200.000 ptas. Teléfonos (91) 255 86 21/22.

PORSCHE 911 Turbo 3.3. Tel. (911) 43 78 13.
SAAB 900 Turbo Cabrio, gris metalizado, full equip, impecable. Tel. (91) 742 94 23.

TALLERES EMILIO ARENAS, S.A.

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

SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO

PIONEER

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

MERCEDES 250 S, anti-guio, conservación excelente, 400.000 ptas total. Tels. (91) 255 86 21 y 255 86 22.

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

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

CASTELLO, 98. BMW 325i, full equip, un solo dueño. Total transferido 1.950.000 ptas.
CASTELLO, 98. Mercedes 220 SE Coupé, 1965, 2.200.000 ptas.

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. Mora Echavarría Corpas Martínez Peñacoba

UNA OCASION DE AMIGO.

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

¡MEJORES SÁBADOS Y DOMINGOS!

¡ANUNCIARSE HOY!

ENVÍENOS este cupón debidamente cumplimentado. Escribe el texto a máquina o en mayúsculas. El precio por palabra es de 50 ptas. También puede anunciarse en los módulos de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 8.500 ptas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño llame al teléfono (91) 268 00 89.

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

ANUNCIOS POR PALABRAS
 Hermanos García Noblejas, 39
 Madrid-28037

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

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos _____

Domicilio _____

Teléfono _____

Firma _____

- 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



MITSUBISHI
ECLIPSE



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

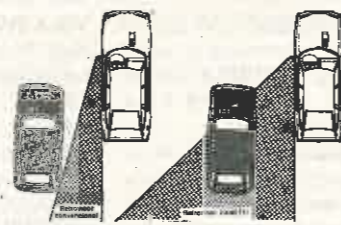
BMW 635 CSI, 1987, original español, garantizado, muy buen precio. Tels. (91) 255 86 21 y 255 86 22.
OPEL Kadett GSi 2.0, 1987, rojo, techo corredizo original, garantizado. Tels. (91) 255 86 21 y 255 86 22.
PORSCHE 911 Carrera, todos los extras!, 1987, 58.000 km., original español, garantía total. Tels. (91) 255 86 21/22.
ALFA SPIDER, rojo, 1991, M-HM, nuevo. Tel. (91) 314 25 26. 21 horas.
GOLF 16V, impecable, rojo, radio, año 90, 1.775.000 ptas. Tel. (91) 461 33 63.

R-25 TX, verde oscuro metalizado, finales 1989, aire, elevalunas eléctrico, cierre centralizado, siempre en garaje, 1.650.000 ptas. Teléfono (91) 411 78 22. Llamar horario oficina.
HONDA Civic, 1981, muy cuidado, 350.000. Tel. 255 86 21/22.

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.
OPEL Manta GSI, B-FN, perfecto estado, 775.000 ptas. Tel. (93) 78 43 15.

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

Zanetti
¡Elimina el ángulo muerto!
Visión total en su AUTOMOVIL, FURGONETA, AUTOCAR, CAMION, Etc.
comercial CHAS
Ayda. Alfonso Molina, 56
Tlf. 150173 - 15008 LA CORUÑA



Necesitamos distribuidores en todas las provincias.

PROTEGE LA ESTRELLA DE TU MERCEDES

PATENTADO



...ENTE SU ROTURA CON NUESTRO KIT ELECTRICIDAD MANUAL DE OCULTACION SISTEMA PATENTADO INSTALACION RAPIDA

Y LA MAS AMPLIA GAMA DE ALERONES TRASEROS Y EQUIPOS DE AERODINAMICA. LLANTAS DE ALUMINIO DE LA MARCA R.W. Y LOS MUELLES DEPORTIVOS DE LA MARCA LINEA ROSSO.

DISTRIBUIDOR CANARIAS: HERRAUTO Telf. 928/24.91.54

PRIMER SISTEMA DE OCULTACION MANUAL O ELECTRICO

ACD AUTO COM. DECA, S.A.

C/ Alfambra, 11-13
04034 BARCELONA SPAIN
TEL. 34 - 3 - 205 35 59
205 54 55
FAX 34 - 3 - 205 52 18

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
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

MATRA Murena 1.6, particular, impecable, 75.000 km., extras, llantas, techo, alerón. Tel. (945) 22 02 46. Oficina.
RENAULT Fuego GTX 2 l., aire acondicionado, dirección asistida, cierre centralizado, elevalunas eléctrico, pre-radio, seguro a todo riesgo hasta febrero 92, siempre garaje, M-GS, ITV pasada, 800.000 ptas. Tel. (91) 738 98 62. Noches.
VOLKSWAGEN Escarabajo, muchos modelos, varios precios. Tel. (91) 255 86 21/22.
SIERRA Cosworth, M-HF, blanco, buen estado, precio interesante. Tel. (91) 255 86 21.

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.
PORSCHE 911 Carrera, convertible, capota eléctrica, modelo aniversario, año 1988, full equipo. 6.300.000 ptas. Tel. (91) 411 36 29.
MAZDA 626 Sédán 2.0l 16 V. Ganado en concurso, exento de IVA, sin matricular. 3.200.000 ptas. Tel. 564 12 92. A partir de las 19.30.



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

LUMONTE, S. A.



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

PORSCHE 911 Carrera Cabriolet, azul metalizado, impecable. Tels. (91) 431 45 30/431 44 59. Juan.
BMW M3 1987, 3.600.000. Luis. Tel. (96) 241 19 69.
VENDO Porsche 911 Targa 3 L Carrera A.A., año 1977, color gris plata, perfecto, precio 3.500.000 ptas. Tel. (96) 172 00 28.
OPEL Omega 2.0i, aire acondicionado, 40.000 km., impecable. Azcona, 62.
OPEL Kadett GSI 2.0, 1987, rojo, techo corredizo original, garantizado. Tels. (91) 255 86 21/22.

MERCEDES 220 SE Coupe, 1965, 2.200.000. Tel. (91) 411 36 29.
VOLKSWAGEN Golf Cabrio. 850.000 ptas. Tel. 256 17 17.
MERCEDES 250-S antiguo, conservación excelente. 400.000 total. Tels. 255 86 21/22.
BMW M3 1987, absolutamente todos extras, garantizado 12 meses, 3.200.000 ptas. 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.

AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES
CON POCOS KILOMETROS

VENTAS 300 vehiculos 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

TELS.: 542 06 09, 542 38 08

Y 248 34 48. MADRID

**EMPRESA
RECOMENDADA**

ESTA SEMANA

Marca y modelo	Año	Color	Km.	Precio	Marca y modelo	Año	Color	Km.	Precio
Seat Marbella 4v.	89	Blanco	23.000	525.000	Citroën AX Sport	90	Blanco	9.000	1.075.000
Ford Fiesta 1.1 Super Hit	87	Negro	40.000	625.000	Seat Ibiza 1.5 SD A.A.	88	Blanco	30.000	1.075.000
Opel Corsa City	89	Blanco	14.000	645.000	Opel Corsa 1.4 S	91	Rojo	7.000	1.075.000
Renault 5 GIL	87	Gris	35.000	675.000	Opel Corsa 1.4 S 4p. TR	91	Azul	10.000	1.075.000
Citroën AX 11 RE	89	Gris	25.000	675.000	Opel Kadett 1.6 S Top A.A.	88	Negro	37.000	1.125.000
Opel Corsa 1.3 Cup	86	Blanco	57.000	690.000	Ford Orion 1.6 Autom.	90	Blanco	17.000	1.125.000
Ford Fiesta 1.1 Super Hit	89	Blanco	12.000	690.000	Peugeot 205 SRD A.A. D.A.	88	Blanco	32.000	1.150.000
Ford Fiesta 1.4 Ghia	87	Champán	40.000	695.000	Peugeot 205 GRD	90	Blanco	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	38.000	750.000	Peugeot 205 GTX	90	Blanco	22.000	1.175.000
Alfa Romeo 33 1.3	88	Gris	32.000	760.000	Ford Escort 1.6i Cabriolet	88	Blanco	31.000	1.175.000
Citroën AX Site	89	Blanco	23.000	765.000	Ford Sierra 2.0i S 3p A.A.	86	Blanco	56.000	1.175.000
Ford Orion 1.4	88	Rojo	50.000	850.000	Ford Escort 1.8 D	90	Blanco	21.000	1.220.000
Citroën AX 11 New York	90	Blanco	13.000	845.000	Ford Orion 1.8 D Ghia	89	Blanco	26.000	1.220.000
Opel Corsa 1.2 S Swing Sp.	90	Blanco	13.000	875.000	VW Golf 1.6 Sprinter	89	Rojo	23.000	1.225.000
Seat Ibiza 1.5 GLX A.A.	89	Blanco	23.000	880.000	Renault 21 GTS A.A.	88	Blanco	53.000	1.250.000
Renault 11 Turbo	88	Rojo	32.000	890.000	Citroën AX GT A.A. Sp.	90	Blanco	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 Laccoste A.A.	88	Blanco	34.000	925.000	Opel Corsa 1.6 GIS	91	Gris/Cas.	11.000	1.275.000
Peugeot 205 XLD	89	Rojo	28.000	925.000	Opel Kadett GSI A.A.	86	Blanco	45.000	1.275.000
Ford Fiesta 1.4 CLX	91	Rojo	11.000	950.000	Peugeot 309 GLD	89	Blanco	31.000	1.275.000
Seat Ibiza Diesel	91	Blanco	17.000	950.000	Citroën AX GT A.A. 2p.	91	Negro	10.000	1.275.000
Renault 5 GT Turbo	87	Negro	41.000	1.050.000	Renault 19 TSE A.A.	89	Rojo	33.000	1.325.000
Ford Escort	88	Rojo	23.000	1.050.000	Peugeot 309 SR A.A.	90	Rojo	16.000	1.325.000
Alfa Romeo 33 1.5 A.A.	89	Champán	26.000	1.070.000	Citroën BX 14 Diesel	90	Blanco	21.000	1.325.000
Citroën AX 14 TRD Sp.	89	Negro	21.000		Citroën BX 19 GTI ABS A.A. FE	88	Gris/Met.	34.000	1.350.000

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

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.

CAJA PORTA EQUIPAJES



DISEÑO AERODINÁMICO
VARIOS COLORES Y MEDIDAS



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

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

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

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

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

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, dirección 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.

MERCEDES 250 S, anti-guio, conservación excelente, 400.000 ptas. total. Teléfonos. (91) 255 86 21/22.

DITECNICA



CADILLAC SEVILLE STS

**GARANTIA
HASTA 3 Y 7 AÑOS**



CHRYSLER LE BARON CABRIO



DAYTONA



CORVETTE ZR-1 COUPE

EXPOSICION Y VENTA:
C/ Velazquez, 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

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

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

AUTOMOVILES IMPORTACION

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

C/ CASTELLO 98. TEL: (91) 411 36 29

AUDI 200 Turbo Quattro, muy cuidado, todos extras, muy buen precio. Tel. (91) 730 20 26. Noches.

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

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

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

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

NUEVOS Suzuki, entrega inmediata, regalo seguro. C.A.N.S.A., Azcona, 62. Tel. (91) 256 17 17.

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

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

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

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

VOLVO A. VALLE DE ORO

CONCESIONARIO OFICIAL PARA LA ZONA SUR

TALLER EXPOSICION Y VENTA
Crta. Toledo Km. 17,5 697 91 92
C/ Getafe, 18-LEGANES 694 32 00

EN VEHICULOS DE OCASION
GARANTIA 12 MESES VOLVO

su Volvo financiado desde
41.829 ptas. mensuales

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

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

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

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

VAROSA motors

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



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

MITSUBISHI TOYOTA HONDA MAZDA

SERVICIO GARANTIA RECAMBIOS



● MITSUBISHI ECLIPSE GS '92'
● ECLIPSE GS TURBO 190 CV
● ECLIPSE GSX TURBO 195 CV TRACCION CUATRO RUEDAS

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



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



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



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



CADILLAC SEVILLE '92
Full Equip



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



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



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



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

Teo Martin
AUTOMOVILES

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



JEEP CHEROKEE LIMITED '92
190 CV. ABS

TODOS LOS VEHICULOS SALDRAN EQUIPADOS CON TELEFONO
NEC DE REGALO

LA BOUTIQUE DEL AUTOMOVIL JAPONES
SU VEHICULO JAPONES AL MEJOR PRECIO. NUEVOS A ESTRENAR

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

SERVICIO POST-VENTA

RECAMBIOS Y GARANTIA



MAZDA
TOYOTA
MITSUBISHI

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

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

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

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

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

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

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



Distribuidores en España:
AMR IBERICA, S. A.
Polígono industrial Bufalvent
C/ Ramón Farguell, s/n. MANRESA
Tel. (93) 873 52 50
Fax: (93) 873 71 92



Todo para la competición
Equipos para pilotos y vehículos
(Llantas O.Z.)



Escapes
Turismo
Competición Gr. N Gr. a y circuitos. Para más información solicite catálogo



Filtros especiales
Turismo
Competición
Para todos los vehículos



Árboles de levas
Turismo
Competición
Para todos los vehículos

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

SUPEROCASION Alfa 75 2.0, aire acondicionado, servodirección, buen estado. Sólo 850.000 ptas. Azcona. 62, C.A.N.S.A.
VW Golf G-60, particular, 10 meses, techo, aire, ABS, Blaupunkt, ABS, 14.000 km, 2.500.000. Tel. (93) 280 45 80.

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

PARTICULAR vende Fiat Croma Turbo Diesel I.D., 3 meses, garantía oficial 9 meses. 2.200.000. Tel. (911) 22 74 49. Muchos extras.
MERCEDES 2.3 16V, full equip, urgente vender, 2.800.000. Tel. (925) 36 06 60. Preguntar por Guillermo.

BMW 735i, todos extras, original español, único propietario, perfecto estado, 1.400.000 ptas. Tel. (91) 256 17 17.
OPEL Kadett GSI 2.0 negro, M-K, elevalunas, cierre, techo corredizo, anti-nieblas, siempre garaje. 1.500.000 ptas. Año 89. Tel. 858 26 56.



GEMINI
ELETTRONICA

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

ALARMAS PARA
AUTOMOVILES

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



Con la fuerza de DAF

EN la edición del 91 de la final del «Hombre más fuerte del mundo», que ha tenido lugar en Tenerife, ha logrado la victoria el islandés Magnus ver Magnusson, que añade este título al de actual Campeón Europeo de levantamiento de pesas. Una de las pruebas más espectaculares, que se incluían a lo largo de este campeonato, era la del arrastre de un camión DAF FT95 de 6,5 toneladas de peso, durante un recorrido de 20 metros. En dicha prueba, la victoria fue para el danés Henning Thorsen, segundo clasificado al final, que entre los dos recorridos invirtió solamente un tiempo de 51,12 segundos.

Feria Universal Ganadera

CITROËN Hispania ha hecho recientemente entrega a José Dávila, presidente del FUG (Feria Universal Ganadera) y de la Diputación de Salamanca, de 16 vehículos de esta empresa automovilística.

Los dieciséis vehículos cedidos por Citroën (2 furgones C-25 Combi Club, 2 furgonetas C-15 RD, 2 XM V6, 1 BX 1.9, 6 ZX Aura 1.6i y 3 AX TGS), prestarán un servicio de apoyo a la organización de la FUG, que, dependiente de la Sociedad Estatal V Centenario, se celebrará en Salamanca los meses de mayo 92 / **Motor 16**

Protección del medio ambiente

NISSAN Motor Ibérica ha instalado en su fábrica de la Zona Franca de Barcelona, un laboratorio para efectuar ensayos de evaporación en vehículos de gasolina. Se trata de una cabina hermética donde se introduce el vehículo con el fin de determinar la cantidad de hidrocarburos que se emiten por evaporación. El ensayo consta de tres partes bien diferenciadas, efectuándose mediciones con el de-



rodillos. Con esta instalación se pueden efectuar ensayos de acuerdo con la actual normativa americana, japonesa y también con la nueva normativa de la CE que entrará en vigor en julio del 92.

Enfermero del futuro

BRIDGESTONE, uno de los mayores fabricantes de neumáticos, en colaboración con la universidad norteamericana de Vanderbilt, ha desarrollado un robot que, simulando los movimientos de un brazo humano, es capaz de desarrollar tareas tan básicas como dar



Equipo de diagnóstico Bosch

LA recientemente inaugurada ITV de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, instalada en Alcantarilla, cuenta con los más sofisticados equipos Bosch de verificación y diagnóstico. Estos equipos van desde bancos de frenos universales, alineadores de ruedas, detectores de holguras, reglafaros, hasta analizadores de gases de escape.

Finalmente, un avanzado sistema integrado de diagnóstico universal, con ayuda de programas informáticos denominado CompacTest, que incluye el «motortester» electrónico Bosch MOT 501, capaz de realizar un completo estudio del estado del motor de un vehículo en pocos minutos. Bosch también ha suministrado en Alicante dos bancos de frenos universales.

pósito a distintas temperaturas y realizándose un ciclo de conducción sobre

ESTILO INGLES

Para los amantes del exclusivo estilo deportivo, plenamente británico, e inimitable, de los tradicionales Morgan, el distribuidor de gafas Jean Lempereur Difusion distribuye en exclusiva para España la colección de gafas

ópticas Morgan. Están impregnadas por un estilo de diseño que ha permanecido inamovible durante decenios, y que aún hoy tiene un

indiscutible éxito entre los amantes de lo más tradicional. La colección incluye modelos que van desde lo deportivo al diseño más clásico.



CAMPEON DE CAMPEONES



Fiat Lubrificanti

Un Título exclusivo de SELENIA.

El aceite de motor que resiste en las condiciones más duras, lubricando con eficacia y consiguiendo el máximo rendimiento del motor hasta hacerse con el triunfo. El mismo SELENIA de serie que se utiliza en los turismos. Un aceite concebido por Lubrificantes Fiat que sabe de motores y de triunfos. Enhorabuena SELENIA, quien te conoce te llamará desde hoy CAMPEON DE CAMPEONES.

Fiat Lubrificanti

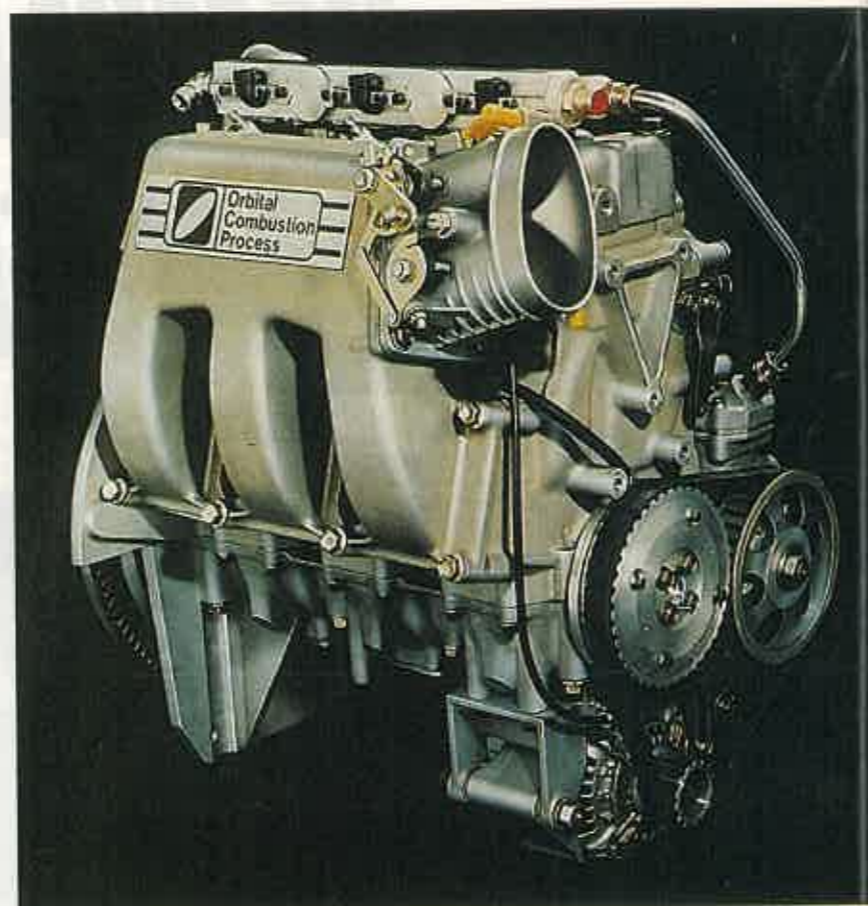
DUBUNOVA

MOTOR ORBITAL EL FUTURO EN DOS TIEMPOS

La necesidad de un motor limpio y económico ha obligado a los técnicos a agudizar el ingenio. Ante los inconvenientes de los motores eléctricos, surgen nuevas técnicas.

El resurgir del coche eléctrico como alternativa para los núcleos urbanos, se está investigando en muchos campos. El motor de dos tiempos, convenientemente actualizado, parece una de las alternativas más coherentes para los coches de categoría media y van a ser realidad en un futuro muy próximo. La compañía australiana Orbital se ha situado a la cabeza en el desarrollo de los motores de dos tiempos y grandes fabricantes de automóviles, tal y como Ford, General Motors, Fiat y Honda, estudian, en estrecha colaboración con Orbital, las posibilidades de este motor.

Básicamente, el funcionamiento es el mismo de un motor de dos tiempos, es decir que se produce una explosión en cada ciclo y que no es necesario el uso de válvulas. A las tradicionales virtudes de los motores de dos tiempos, como son la sencillez mecánica, mayor rendimiento y tamaño compacto, hay que añadir lo conseguido en el motor Orbital, tal y como la suavidad de funcionamiento y un excelente rendimiento a muy bajo régimen. Evidentemente, para lograr estos objetivos ha sido necesario rediseñar todo el sistema de alimentación y escape del motor. Al igual que en los motores tradicionales de dos tiempos, el aire entra en el motor por la aspiración que se produce en el cárter cuando el pistón sube. Unas laminillas situadas en la entrada de aire, impiden que el aire retorne, cuando el cilindro baja, por lo que, mediante unas lumbreras, este

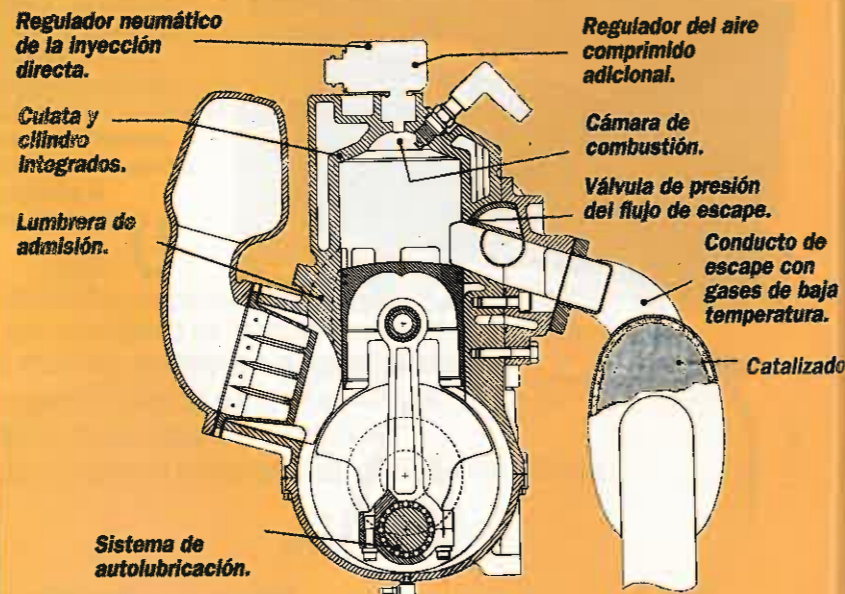


ORBITAL 1.2
Con 1.200 centímetros cúbicos supera, en todos los aspectos, a uno convencional de 1,6 litros.

aire sube a la cámara de combustión. Hasta aquí, todo se desarrolla igual que en un motor de dos tiempos, con admisión por láminas, con

la salvedad de que por el conducto de admisión no entra mezcla de aire y gasolina, sino sólo aire. El combustible es inyectado directamente,

EL ORBITAL PIEZA A PIEZA



con una cierta cantidad de aire adicional, en la cámara de combustión. Este sistema de inyección directa tiene la particularidad de pulverizar muy bien el combustible, de forma que las gotas tienen un diámetro en torno a los 0,01 milímetros, es decir, unas diez veces más pequeño que un sistema de inyección electrónica convencional. La presión a la cual el combustible es inyectado ronda los 6 bares. El escape está controlado electrónicamente por un mecanismo y el engrase se realiza por separado, por lo cual no es necesario añadir aceite al combustible. El sistema de escape está dotado del inevitable catalizador para reducir las emisiones residuales, que ya de por sí son muy bajas. Tal y como se desarrolla el ciclo de funcionamiento del motor Orbital, podríamos denominar éste como de inyección anticipada, puesto que ésta se produce con bastante antelación al encendido. Igualmente, la chispa de la bujía salta con cierta antelación al momento en el cual se conseguiría el mejor rendimiento, pero de esta forma se reducen las emisiones de hidrocarburos.

TODO VENTAJAS

Este motor, cuyo padre es el ingeniero Ralph Sarich, fundador de la Orbital Engine Company, posee una configuración de tres cilindros en línea y 1.200 centímetros cúbicos de cilindrada, superando en todos los aspectos a un motor convencional de cuatro cilindros con una cilindrada de 1.600 centímetros cúbicos. La potencia de este motor es de 88 caballos a 5.500 revoluciones por minuto, con un par máximo de 14,2 mKg a un régimen de 3.000 revoluciones por minuto. Pero no sólo los valores de potencia y par son más elevados, sino que el régimen de utilización es mucho más amplio, llegando a un máximo de 6.000 revoluciones por minuto. En las pruebas realizadas con un motor Orbital montado sobre un Ford Escort, en la aceleración de cero a cien kilómetros por hora, el motor Orbital superó al motor convencional en 3,3 segundos. Por término medio, el motor Orbital es un doce por ciento más económico en gasto de combustible que el 1.6 tradicional, pero si a la mejora que se obtiene a partir de la economía de funcionamiento, añadi-



FORD, POR DELANTE
Los técnicos de Ford han tomado la delantera y el Zag, su prototipo de coche urbano, posee un motor Orbital.

mos la notable reducción de peso y la posibilidad de mejorar la aerodinámica del coche en virtud de un reducido tamaño de motor, se pueden llegar a obtener mejoras en el consumo que superan el 25 por ciento.

El motor mide 46 centímetros de altura y tan sólo 34 de largo. Pesa poco más de 50 kilos y su sencillez mecánica supondría un ahorro en su producción en serie en torno al 35 por ciento.

A esto se le podrían añadir otras ventajas, tales como un ahorro de un 30 por ciento en consumo de aceite, o una sensible disminución de las vibraciones y el ruido de funcionamiento, todo se ha conseguido gracias a la optimización de la tecnología de dos tiempos y al desarrollo del sistema de alimentación.

Todo esto no ha pasado inadvertido a los fabricantes, y varios han comprado la tecnología de Orbital para desarrollar sus propios motores de dos tiempos. Parece que los que llevan la delantera son los técnicos de Ford, que ya tienen muchos prototipos de Fiesta rodando con los nuevos motores. Su prototipo de coche urbano, el Zag, dispone de un motor Orbital. Es posible que en muy poco tiempo veamos los primeros modelos de Ford o de Fiat impulsados por motores de dos tiempos de tres cilindros.



Victor Piclone



TECNOLOGIA APLICADA

En su primera edición, y con carácter bianual, se ha celebrado en Madrid el Salón de Equipos y Componentes para la Automoción. En él se dieron cita los últimos avances realizados por los profesionales del ramo del automóvil. Componentes, recambios y herramientas fueron los protagonistas.



DIEZ mil metros cuadrados del Parque Ferial Juan Carlos I, ocupados por 215 expositores, iniciaron en cuatro jornadas la andadura de esta cita que, cada dos años, reunirá las más avanzadas tecnologías del mundo de la automoción.

Dos fueron las principales directrices que se vieron en la evolución tecnológica



de este importantísimo sector industrial, que factura anualmente nada menos que 1,2 billones de pesetas y emplea a 120.000 trabajadores. Por un lado, la definitiva instauración de la era electrónica a todos los niveles y, por otro, una generalizada toma de conciencia en cuanto a la protección del medio ambiente.

Muchos fueron los ejemplos expuestos en este sentido. Los instrumentos de ta-



ller distan mucho de los pesados equipos de difícil manipulación. Por ejemplo, el equilibrado de ruedas puede hacerse mediante un sofisticado sistema de rayos infrarrojos o la limpieza de los inyectores se realiza de forma automática y exhaustiva por ultrasonidos. Todo ello computerizado con gran precisión por equipos informáticos y con una sencillez de manejo muy incrementada respecto a los siste-

BUEN NIVEL
Monroe propone, entre otras soluciones, su Ride-Leveler para nivelar la altura del vehículo.



PESOS PESADOS
Sefac presentaba un gato hidráulico para camiones y material de taller.

mas tradicionales. La tecnología moderna ha hecho posible equipos que no ocupan más que un maletín de mano y son capaces, mediante múltiples programas, de diagnosticar en cualquier lugar cualquier fallo en el encendido o en la alimentación de todos los modelos de automóvi-

VERLO CLARO
Nuevos equipos luminicos, baterías y bombas de alimentación se vieron en el stand de Lucas.



PRECISIÓN MATEMÁTICA
El sistema por rayos infrarrojos ofrece una alineación perfecta.

les modernos, aprovechando la propia energía eléctrica que genera la batería. Ni que decir tiene que los voluminosos equipos de taller son actualmente sustituidos por infalibles pantallas informáticas, que analizan, instantáneamente, el estado del motor, frenos y suspensiones,

MÚSICA
Los equipos de autosonido nada tienen que envidiar ya a las sofisticadas cadenas domésticas.





LUBRICANTES
La industria petroquímica avanza al mismo ritmo que la tecnología.

posición, inocua para los estratos más elevados de la atmósfera. Los mecanismos electrónicos de gestión, los filtros catalizadores de gases y las nuevas pinturas, libres del contaminante plomo y solubles en agua, se suman a estos últimos avances en pos de un entorno más limpio.

Otras novedades que versan sobre el mantenimiento de los automóviles van,

simplificando al máximo todo tipo de operaciones.

La progresiva desaparición de la capa de ozono, que protege la atmósfera de radiaciones nocivas para la vida, ha hecho reaccionar de forma drástica a la industria de la automoción. El gas freón, culpa-

REVISIÓN EXHAUSTIVA
MacPherson ha desarrollado un probador electrónico de suspensiones.



MAS FÁCIL
Con este sistema se rectifican los discos sin necesidad de desmontarlos.

desde la reconstrucción completa de motores, usados durante un año en toda Europa, hasta el rectificado de discos de freno, sin necesidad de desmontar éstos del vehículo, pasando por túneles de lavado de última generación.

Las marcas de lubricantes, por su parte, estuvieron presentes con sus diversos



ble en gran parte de este grave daño ecológico y durante años utilizado como gas refrigerante en todos los sistemas de aire acondicionado, va a ser definitivamente proscrito en un breve plazo, para ser sustituido por el gas Suva, con otra com-

CON BUEN PIE
La marca estatal italiana se está consolidando en España.



LA LLAVE
La herramienta de taller ha alcanzado una increíble calidad.

productos, cada vez más especializados y válidos para todo tipo de mecánicas y usos. Dos y cuatro tiempos, diésel y gasolina, motores turbocomprimidos..., cada uno requiere un tipo de aceite y los catálogos actuales ofrecen el idóneo para cada circunstancia.

Juan Luis Soto
Fotos: José Robledo



BAZAR NAVIDAD

Ideas motorizadas

Superguay
son las sugerencias para los niños.



Un mundo *Desenfadado* para los más jóvenes.

Privadissimo
Objetos para caballeros.



Detalles con elegancia y *Glamour* para las señoras.

Con las navidades a la vuelta de la esquina, cualquier sugerencia para regalar es bien recibida. Motor 16 ha realizado una selección de objetos para "todos los públicos", desde los más pequeños de la casa, hasta los más grandes. Es una mínima representación de las muchas opciones que ofrece el mundo del motor para contentar a los más exigentes, los más detallistas, los más aventureros o los más juguetones.

Direcciones: Car Store, Centro Comercial Sexta Avenida, El Plantío (Majadahonda), Madrid. La Continental, c/ Príncipe de Vergara, número 48, Madrid. Coronel Taploca, c/ Serrano, número 81 de Madrid y c/ Mariano Cubi, 174 de Barcelona. Hazard, Centro Comercial Moda Shopping, Avd. General Perón, número 40, Madrid. Librería Arte y Cultura, Centro Comercial Moda Shopping, Avd. General Perón, número 40, Madrid. Jesús Riaño, Centro Comercial Arturo Soria Plaza, Madrid.

Virginia Henkart y Lourdes Bravo. Fotos: José A. Alvarez y José Robledo

PUZZLE DEL PARIS-DAKAR
Para que los más pequeños de la casa se diviertan de lo lindo, ofrecemos este puzzle para reproducir los coches y los escenarios de una de las pruebas de élite de la competición automovilística. Cuesta 1.700 pesetas; en Jesús Riaño.



COCHE DE RADIO CONTROL
No existen límites para este todopoderoso de la velocidad. Cuesta 2.495 pesetas en Galerías Preciados



PLACA DE TINTIN
Para decorar tu habitación. Cuesta 5.750 pesetas en Jesús Riaño.



JUEGO DE EDUCACION VIAL
Aprender Jugando. Cuesta 5.025 pesetas en El Corte Inglés.



SUPERBIKE YAMAHA
Si lo tuyo son las dos ruedas, no te conformes con cualquier cosa. Este modelo cuesta 3.100 pesetas en Galerías Preciados

MALETIN DE CIRCUITO
Para que lo lleves contigo a todas partes. Cuesta 13.275 pesetas en Galerías Preciados.



TODO UN FÓRMULA 1
Especial para niños de 4 a 6 años. Tiene dos marchas y una hacia atrás, alcanzando unos 30 kilómetros por hora. Cuesta 95.000 pesetas en El Corte Inglés.



EQUIPO AÉREO
Para el transporte de vehículos, cuesta 3.325 pesetas en los centros de Galerías Preciados.

MECANO
Por él no pasan los años; para seguir jugando como nuestros abuelos. Su precio es de 5.700 pesetas y lo puedes encontrar en la sección de juguetería de Galerías Preciados.



MIC-O-MIC
Es un mecano para los más chiquitines. Cuesta 5.100 pesetas en Hazard.



CASCO
Se puede encontrar en Galerías Preciados. Vale 1.675 pesetas.

BIDÓN
Es uno de los productos que ofrece la red de establecimientos de Coronel Taploca para los amantes de la aventura. Cuesta 3.500 pesetas.



FERRARI DE SCHUCO
Incluye un juego de herramientas para montarlo con todo detalle. Cuesta 11.890 pesetas en Jesús Riño.



CONSOLA SEGA
Cuesta 19.990 pesetas y los juegos Super Monaco y OutRun, 5.190 pesetas cada uno. Se pueden adquirir en Vips.



NADA CONVENCIONALES
Estos guantes de piel de color amarillo, se venden en Coronel Taploca por 2.200 pesetas.



TELÉFONO DE FERRARI
Para llamadas 'rápidas'. Cuesta 8.995 pesetas en Vips.



OTRA OPCIÓN
Este teléfono con forma de Volkswagen Escarabajo. Se puede adquirir en Hazard por 6.900 pesetas.



COCHE DE PAPIER-MACHE
Se puede encontrar en Hazard. Su precio es de 12.500 pesetas.



CHAPA CHEVROLET
Para colgar o fijar en cualquier parte. Cuesta 4.800 pesetas en Hazard.



CINTAS DE VIDEO
Con las últimas novedades del mundo del motor. Desde 1.695 pesetas en Vips.



CAMISETA
Cars Racing de Levi's para los más molones de la casa. Las puedes encontrar en cualquiera de los centros distribuidores de Levi's por 3.000 pesetas.



MAQUETA PORSCHE
La puedes encontrar en cualquiera de los concesionarios de la marca por 4.044 pesetas.



UN DIVERTIDO BOLSO
De Harley Davidson. Su precio es 11.900 pesetas en Hazard.



COPAS DE COCTAIL
Valen 1.595 pesetas en Hazard.



VOLANTE MOMO
De piel, modelo Benetton, adaptable a cualquier modelo de coche. Se puede adquirir en Car Store por 28.924 pesetas.



Privadísimo

AUTO SEDÁN
Del año 1935.
Es una reproducción de juguetes Paya, que se vende junto con un certificado de autenticidad. Cuesta 34.600 pesetas en Jesús Riño.



PARA LOS AFICIONADOS AL GOLF
Rover comercializa este juego que incluye bolas, 'tee' y toalla, por 2.700 pesetas.



AUTOBUS DE PAYA
Es una auténtica joya de colección. Cuesta 16.740 pesetas en Jesús Riño.

RELOJ CRONÓGRAFO
Pertenece a la marca Rover. Vale 19.650 pesetas.



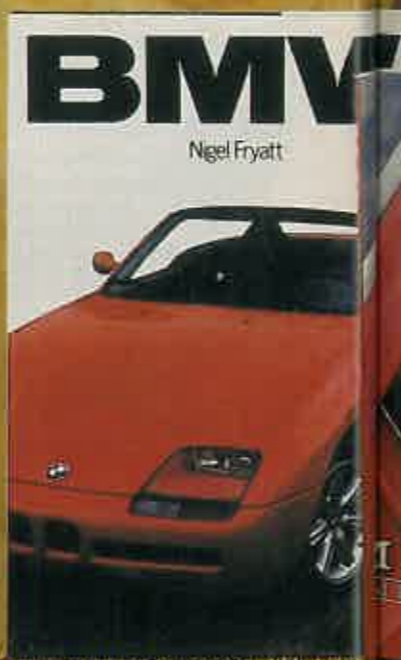
GUANTES DE CONDUCIR
Especiales para hombres. Existe una gran diversidad de modelos en Galerías Preciados y valen 3.995 pesetas.



GAFAS DE SOL
Modelo Porsche. Su precio es de 22.780 pesetas y se pueden adquirir en los establecimientos de Jesús Riño.



ESCRIBIR CON CLASE
Con este juego de pluma y bolígrafo. Se vende en los concesionarios Lancia por 15.000 pesetas.



HERRAMIENTAS MULTIUSO
De La Continental. Su precio es de 9.530 pesetas.



TELÉFONO PORTÁTIL
De NEC modelo 22 E. Vale 231.840 pesetas en Car Store.



CAZADORA
Con la exclusividad de Porsche. Cuesta 14.796 pesetas.



POLO DE TENIS
De venta en los concesionarios Rover. Vale 1.700 pesetas.

PISAPAPELES
Con un original diseño. De Hazard. Valen 4.600 pesetas cada uno.

PARA SABER DE TODO
La Librería Arte y Cultura ofrece una variada colección de libros. El de BMW cuesta 1.995 pesetas; 4.200 pesetas el de los modelos Mustang; 600 pesetas el catálogo de Mercedes-Benz; el libro sobre maquetas vale 9.300 pesetas y el de competición de Pirelli, se puede adquirir por 7.500 pesetas.

BOLSA DE ASEO
Tan cómoda como ésta se hace imprescindible en los viajes. Vale 9.000 pesetas en Lancia.



TAZAS DESAYUNO
Con divertidos diseños. Son de Rover y cuestan 350 pesetas la unidad.



PASTILLERO
De Porsche. Vale 2.084 pesetas.



ESPEJO
Para retoques de última hora. Cuesta 3.463 en Porsche.



PRECIOSO BOLSO
Estilo maletín de médico. Se puede comprar en Porsche por 40.033 pesetas.



PORSCHE
Rompe la sobriedad de lo convencional con este original reloj de color rosa. Su precio es 8.088 pesetas.



PARA NO OLVIDAR
Ni un detalle. Rover propone una agenda de piel. Cuesta 4.500 pesetas.



FINISIMA PIEL
La de estos guantes de conducir de Galerias Preciados. Valen 3.995 pesetas.

ESTE ELEGANTE 'NECESAIRE'
Es uno de los complementos de viaje de la marca Citroën. Se puede adquirir por 7.089 pesetas.

OTRA PROPUESTA
De Citroën. Un atractivo reloj con correa de piel negra. Vale 6.632 pesetas.



COQUETO MECHERO
De Lancia. Se puede conseguir por 4.500 pesetas.



ESTUCHE PANUELOS PAPEL
De Citroën. Su precio es 1.336 pesetas.



CENICERO DE CRISTAL
De Porsche. Su precio es 11.142 pesetas.



OTRO MODELO
De taza de desayuno de Rover. También vale 350 pesetas.



PRÁCTICO JUEGO DE CAFÉ
De Citroën. Tiene seis servicios y cuesta 6.632 pesetas.



RAID PARIS-EL CABO

LA GRAN TRAVESIA

El mito continúa. Dakar queda lejos y este año la aventura cruzará de parte a parte el continente africano. La cuenta atrás ya ha comenzado para los equipos participantes.

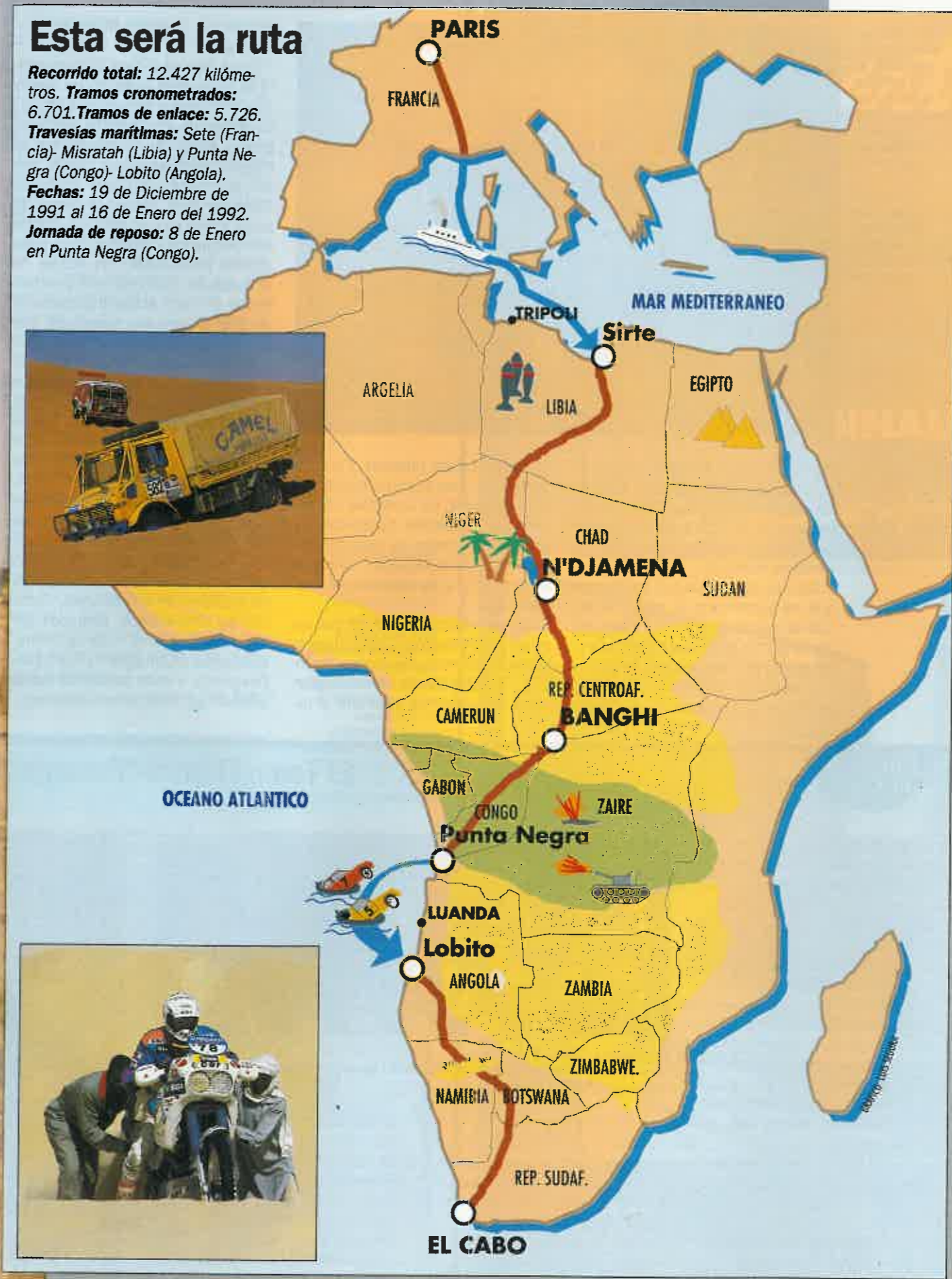
PARA el malogrado Thierry Sabine ésta hubiera sido, seguramente, la sublimación de todas sus inquietudes africanas. Llegar más allá, hasta el final del misterioso continente, es un desafío que fascina desde los tiempos de los primeros exploradores.

No es fácil hoy en día una travesía de norte a sur por África. Las inestables políticas locales, las luchas tribales y los fuertes contrastes geográficos forman un sinfín de barreras a lo largo de las latitudes africanas. Los once países que hollarán las ruedas de los vehículos del París-El Cabo serán Francia, Li-



Esta será la ruta

Recorrido total: 12.427 kilómetros. **Tramos cronometrados:** 6.701. **Tramos de enlace:** 5.726. **Travesías marítimas:** Sete (Francia- Misratah (Libia) y Punta Negra (Congo)- Lobito (Angola)). **Fechas:** 19 de Diciembre de 1991 al 16 de Enero del 1992. **Jornada de reposo:** 8 de Enero en Punta Negra (Congo).



A LA CARGA
Citroën será, sin duda, el máximo favorito y su enfrentamiento con Mitsubishi promete ser realmente épico. Cinco coches por bando y los pilotos más experimentados en este tipo de pruebas.



bia, Níger, Chad, República Centroafricana, Camerún, Gabón, Congo, Angola, Namibia y Sudáfrica. La travesía por el corazón del África Negra dota por primera vez al raid de un exotismo especial.

No han sido pocos los problemas que ha encontrado la organización TSO al marcar el recorrido. Zaire, en plena guerra civil desde hace años, ha tenido que ser evitado mediante una segunda singladura marítima entre los puertos de Punta Negra

(Congo) y Lobito (Angola). Por otra parte, las secuelas políticas del atentado aéreo de Lockerbie ha tensado las relaciones franco-libias y pueden entorpecer el desembarco en el puerto de Misratah, donde la carrera tomará contacto con el suelo africano.

Con la improbabilidad de que se celebre el París-Moscú-Pekín, tras el desmoronamiento del bloque soviético, El Cabo queda como la gran meta aventurera de este año si ex-

ceptuamos el inédito Maratón Suraamericano.

En el plan deportivo, Citroën abrirá la temporada aireando de nuevo sus triunfales y amarillos colores. La dureza de los hombres que integran el equipo no ha dejado que la tragedia vivida en Egipto, donde perdió la vida el veterano copiloto Christian Tarin, rebaje la moral. El belga Jackie Ickx irá esta vez guiado por Dominique Lemoine, otro habitual del París-Dakar. Otro fichaje de la escuadra francesa será precisamente el hasta ahora importante rival Pierre Lartigue (vencedor por tres veces del Atlas y de Túnez, una en la Baja Aragón y otra en Argelia). Este abandona la poderosa escudería Mitsubishi para pasarse al otro bando, tras una irrefutable oferta de Guy Fréguelin, el patrón del equipo Citroën. Le acompañará además su copiloto habitual, Patryck Destailats, otra baza para que Lartigue suponga un gran peligro para el primer piloto de la marca, Ari Vatanen. Con esta conformación, el equipo de Citroën se enfrenta a Mitsubishi en igualdad de condiciones. Cinco coches contra cinco, pilotados por Vatanen-Berglund, Ickx-Lemoine, Waldegaard-Gallagher y Lartigue-Destailats, y el de asistencia rápida pilotado por Ambrosino-Guéhenec.

La categoría Maratón contará este año con la participación de cinco Nissan Terrano, dos T1 y un T2, del equipo Dessoude, auténtico especialista en los coches de serie. El T2 irá pilotado por el archifamoso Paul Belmondo y, además, otros dos Terrano sin preparar serán llevados por el hasta ahora motorista Cyril Neuveu y la rubia piloto Anne Charlotte Verney.

Entre los españoles inscritos, Servía con su Lada y Vila al volante de su Patrol defenderán en sus respectivas categorías el buen papel que han hecho los pilotos nacionales en las ediciones anteriores. Entre los camiones, Hernández, Tibau y Franquesa tendrán el importante reto de conducir los enormes Pegaso y Mercedes a lo largo de todo el largo recorrido.

El apartado motos ha experimentado este año una importante deserción entre los privados, debido a los gastos de inscripción y el peligro de las frondosas selvas, mayor en el caso de estos navegantes solitarios sobre dos ruedas. Otra cosa son los equipos oficiales, todos presentes a tope de potencial, y entre los que se encuentran nuestros mejores especialistas como Mas, Arcaons o Sotelo.

Juan Luis Soto

UNA ESCUADRA POTENTE
Los vehículos de competición del equipo Nissan-Repsol son tres potentes coches de gasolina que proporcionan más de 300 caballos. Los camiones de asistencia serán Mercedes 4x4 y 6x6 que transportarán gran parte del material y repuestos.

OBJETIVO EL CABO

LA XIV EDICIÓN de la carrera cambia notablemente el primitivo significado del raid, al incorporar las selvas como importante dificultad. Por esta razón, la participación tiene este año para el equipo español Repsol-Nissan una dificultad mayor y un doble objetivo. En primer lugar, completar el durísimo recorrido por el desierto, la savana y la selva tropical y lograr una plaza entre los mejores. Para lo cual, el Departamento de Competición de Nissan Motor Ibérica ha preparado tres robustos y potentes Patrol de gasolina con inyección y turboalimentados, con potencias superiores a los 300 caballos. Este año los pilotos serán Juan Porcar, Hansi Babler y el recién llegado al



UN EQUIPO COMPLETO
Nissan-Repsol se constituyen en uno de los equipos punteros en esta primera edición del París- El Cabo.

equipo, Jordi Torra. La importante tarea del copilotaje estará cubierta, en esta ocasión, por los experimentados Rosendo Touriñán y Angel Ortiz. Torra irá acompañado por su copiloto habitual en el Campeonato de España, Francesc Selga.

Veinte personas en total estarán a las ordenes de Jordi Godayol, jefe del equipo. Para cubrir la asistencia de los Nissan, tres camiones Mercedes 4x4 y 6x6 seguirán toda la carrera, mientras que un equipo de mecánicos lo hará por avión.

El Team Repsol-Nissan a por los primeros puestos



Europarts

ACCESORIO AUTOMOVIL

ALERONES ORIGINALES

Sencillemento diferente



Design by ITALY

DISTRIBUYEN:

- | | | | | | |
|-----------------------|-------------------|--------------------|----------------------|----------------|-------------------|
| DITECSA | Alicante | Tel. 96 544 36 11 | ORALEX | Del. Andalucía | Tel. 956 30 00 06 |
| LAMINAUTO SPORT | Madrid Sur | Tel. 91 643 18 30 | ESCARTI S.A. | Valencia | Tel. 96 374 60 41 |
| TECSEH | Guipúzcoa Navarra | Tel. 943 416 05 21 | SENAUTO S.A. | Galicia-Leste | Tel. 987 41 06 96 |
| DUOS AUTOMOVIL | Burgos | Tel. 91 424 34 11 | NIMA | Vizcaya | Tel. 94 570 21 53 |
| RAISA ACCES. VALLALBA | Madrid Norte | Tel. 91 850 77 92 | RUBEN DISTRIBUCIONES | Zaragoza | Tel. 976 22 52 55 |
| | | | RESPUESTOS GUALSAN | Oviedo | Tel. 985 28 33 00 |



PREPARANDO EL PROXIMO MONTECARLO

YA VUELA EL NUEVO DELTA

Cuando todavía no se han apagado los festejos de la victoria de Juha Kankkunen, en el RAC de Inglaterra, por la consecución del título de Pilotos, añadido al de Marcas, ya rueda por carreteras francesas la versión de Grupo A del nuevo Lancia Delta Integrale HF.

OBSERVANDO el nuevo vehículo de la marca de Turín, lo menos que se puede decir es que su aspecto es realmente impresionante. Cuarenta y dos victorias y cinco títulos mundiales pesan mucho, y la reciente competitividad del Toyota Celica en todos los terrenos o la demostración de los Ford Sierra Cosworth 4x4 en el asfalto de Montecarlo y Córcega, han obligado a trabajar duro a los hombres de Abarth. Si a todo ello le añadimos que la hoja de papel sobre la que han tenido que volver a elaborar sus ideas los ingenieros de Turín data del año 1979, con todas las limitaciones que un vehículo de tracción delantera dotado de un motor de 1.500 centímetros cúbicos suponía,



LA DELTONA
El nuevo Lancia Delta Integrale HF ya rueda en su versión de grupo A.



CASI IGUAL POTENCIA
La entrada, en vigor del nuevo diámetro de la brida de admisión del turbo, no tendrá consecuencias significativas en la potencia del nuevo Lancia.

empezaremos a comprender la ingente tarea.

Sin embargo, la sonrisa de oreja a oreja que Didier Auriol mostraba en las primeras pruebas que realiza un piloto del equipo oficial con la «Delta», nombre con el que se conoce cariñosamente al nuevo Lancia, denotaban que el objetivo ha sido ampliamente superado. Llevadas a cabo con el máximo secreto en las cercanías de Montpellier, y más concretamente en los tramos de la antigua Ronda Cevenole, ya se espera con impaciencia su enfrentamiento con el nuevo Toyota Celica 4WD.

Con esta nueva decoración y la profusión de elementos aerodinámicos, el nuevo Lancia Delta Integrale HF de grupo A recuerda ya al antiguo Delta S4. Las faldillas que unen los parachoques delantero y trasero no son ni en plástico ni meramente decorativas. El coeficiente de penetración aerodinámica se ha reducido en dos puntos, de los cuales una cuarta parte se debe al más que os-



NECESIDAD DE AIRE
El menor diámetro de los faros de iluminación ha permitido aumentar el caudal de refrigeración.

TOYOTA
CELICA



EL RIVAL DE LA «MACCHINA» DE TURIN

Presentado en el último Salón de Frankfurt, el nuevo Toyota Celica 4WD ya hace algunos meses que rueda por las carreteras del Montecarlo en manos de pilotos como el belga Marc Duez o el alemán Armin Schwarz. Al igual que en el Lancia,

destacan sobre el capó delantero las aberturas para la refrigeración del motor. Un propulsor en el que jugarán un papel importante los elementos cerámicos. También se han ampliado los pasos de rueda que permitirán utilizar llantas de 17 pulgadas.

tentoso alerón posterior montado en el techo, capaz de imprimir una carga vertical de casi 100 kilos a una velocidad de ciento cincuenta kilómetros por hora y que, incluso en la versión «stradale», permite tres grados de inclinación. El nuevo y abombado capó delantero, se encuentra perforado, casi en su integridad, para permitir una mejor y más eficaz refrigeración, mientras que en la rejilla delantera los dobles faros, característicos de las versiones de cuatro ruedas motrices, son de un diámetro inferior para permitir un mayor caudal de aire.

GRANDES NOVEDADES

A nivel de chasis, los cambios más visibles son el incremento de las vías delantera y trasera en 54 y 60 milímetros, respectivamente, y los nuevos pasos de rueda integrados en la carrocería, no ya meramente prolongaciones, lo que ha terminado incrementando la rigidez torsional de la misma, permitiendo el uso de llantas de 16 pulgadas. Menos visible es el incremento en la rigidez de los elementos de suspensión, aunque la geometría siga siendo la misma. Muchos componentes en goma han sido realizados en esta versión en metal, para evitar su elasticidad, como los anclajes de la suspensión a la carrocería, por ejemplo, la conexión entre la barra estabilizadora y los tirantes de la suspensión.

El recorrido vertical de las suspensiones ha aumentado, notable-

DON'T CRACK
UNDER PRESSURE



TAG - HEUER
SWISS MADE SINCE 1860

Cabrera

JOYEROS

AGENTE OFICIAL

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

CARROCERÍA INTEGRADA
Los nuevos pasos de rueda forman ahora parte íntegra de la carrocería, permitiendo un mejor coeficiente aerodinámico.



EFICAZ ALERÓN
Con el nuevo aditamento posterior, dispuesto en el techo, se aumenta la carga de apoyo vertical hasta casi 100 kilos a 150 km/h.



ASPECTO BRUTAL
Las nuevas y agresivas formas del Lancia Delta Integrale HF llamarán poderosamente la atención.



SATISFECHO
Didier Auriol se ha mostrado encantado con las prestaciones de su nueva montura.



mente, con el uso de las llantas de 16 pulgadas y la fijación de los amortiguadores, 12,5 mm más altos que en la vieja versión de 16 válvulas, con un diámetro de pistón mayor cuyo fluido hidráulico es movido por válvulas tipo «flap».

También es nuevo el sistema de dirección del nuevo Lancia Delta Integrale HF, siendo mayor el conjunto del sistema de cremallera con una nueva bomba de presión para evitar los problemas surgidos en el Rallye Acrópolis del año pasado, hasta el punto de requerir ahora de un intercambiador de calor para la dirección, pero que se ha solventado con la instalación de un tubo de cobre en espiral que reduce en 15 grados centígrados la temperatura en un vehículo que necesita respirar por el más ínfimo de sus poros.

Otros detalles incluyen la nueva fijación de las ruedas por cinco espárragos para enfrentarse con más éxito a superficies más degradadas. Todo ello ha llevado a un mayor peso del vehículo, del orden de una cuarentena de kilos. Este hecho, junto al nuevo diámetro de 38 mm en la brida de aspiración del turbo, deberían reducir las prestaciones del nuevo arma de Turín, cuyos motores, instalados en el vano motor, no han pasado nunca más allá de los 335 caballos de potencia. Los comentarios de Didier Auriol, tras observar el comportamiento del Delta HF Integrale, hacen prever que, a pesar de todo, las prestaciones han sufrido un incremento considerable, que en el modelo de calle han quedado fijadas en un segundo y medio por kilómetro sobre asfalto, en un mismo recorrido respecto a la vieja versión. ○

Esteban Delgado
Fotos: André Marzoli



CHRONOGRAPH NAUTIC TEAM

Sigue el rumbo de los más intrépidos. El rumbo que marca el Chronograph Nautic Team de Lotus. El cronógrafo-calendario con 5 memorias de tiempos parciales y 2 temporizadores, que cuenta entre sus exclusivas características con un indicador de rumbos de navegación y una brújula.

LOTUS
Chronograph Nautic Team

Marca tu rumbo



Gené el mejor al final de temporada

Por fin consiguió Jordi Gené el ansiado triunfo que ha perseguido a lo largo del año. Tras un final de temporada en Inglaterra, subiendo en cada carrera al podio, le faltaba redondear su actuación con un primer puesto absoluto. Esto ha sucedido en el Gran Premio de Fuji, carrera en la que han tomado parte los mejores pilotos del mundo de Fórmula 3, además de los participantes habituales del certamen japonés de la especialidad. Esto hacía muy difícil el triunfo, ya

que los pilotos japoneses en su país suelen ir muy rápidos. Con todo esto, la inscripción ascendió a más de 60 participantes, lo que obligó a realizar unas mangas semifinales.

Gené, muy motivado tras su magnífico resultado en Macao la semana anterior, finalizó en segunda posición en el cómputo de las dos mangas que se disputaron, ganando una de ellas. Desde los primeros entrenamientos en Fuji, ya mostró que era uno de los candidatos al triunfo, logrando la *pole position*. En su manga semifinal se impuso tras vencer al danés Kristensen, campeón de Alemania.

En la gran final Gené tuvo como máximo rival a Coulthard, este último fue el vencedor en Macao. Tras una apasionante carrera, el piloto español logró cruzar la línea de meta en primera posición a escasa diferencia de su rival.

Con este sensacional triunfo Jordi Gené ha tenido un buen número de ofertas de equipos de F-3000. Entre otros equipos que quieren al piloto español es sus filas están: Pacific Racing, vencedor en el 91 con Fittipaldi, Team 3001 y Forty Corsi. También ha tenido suculentas ofertas para quedarse en Japón y disputar la 3000 de aquel país. Lógicamente

a Gené le interesa más el Campeonato Intercontinental, que le podría abrir las puertas de la Fórmula 1. Para acceder a uno de estos equipos de Fórmula 3000, a Jordi Gené le falta por completar parte del presupuesto, todo parece indicar que Marlboro le va a seguir apoyando y podría también contribuir de forma decisiva Repsol. De esta forma la colaboración entre ambas marcas, que ahora coinciden en el Mundial de Rallyes con Carlos Sainz, se extendería a otras especialidades. Otras empresas que ven que podría ser muy rentable ayudar a Gené están también interesadas.



DANI AMATRIAIN PILOTO OFICIAL DUCATI

EL PILOTO barcelonés Dani Amatriain pilotará una Ducati oficial en el próximo Mundial de Superbikes. Gracias al patrocinio de Marlboro, Amatriain estará integrado en la escuadra que ha ganado los dos últimos títulos Mundiales de la especialidad, hace dos años con Raymond Roche y éste con el norteamericano Doug Polen. No

es la primera vez que este piloto lleva las motos de Bolonia, ya que con ellas fue Campeón de España de Resistencia en 1988 y 1989. La moto de Amatriain será la Ducati modelo 851 con asistencia directa de fábrica y contará con el técnico de la firma Giovanni Marianini, directamente encargado de su moto. En cuanto al apartado de los neumáticos, Amatriain correrá con las gomas galas Michelin.

Modificaciones en los campeonatos

En los próximos días, la Federación Española de Automovilismo propondrá a la Asamblea el proyecto de Campeonatos y calendarios de las diferentes disciplinas. El año 92 es un año de transición y consolidación, para lo que se han introducido algunas variaciones, especialmente en los Rallyes. Estas son a grandes rasgos:

Cto. de España de Rallyes. El calendario consta de doce pruebas, pero los pilotos sólo pueden inscribirse en nueve de ellas, para tomar sólo cinco resultados como máximo. Se limitan los neumáticos, los días de entrenamiento y se prohíbe la utilización de «muletos». La victoria en la clase sólo suma doce puntos y únicamente sumarán puntos los clasificados en los doce primeros puestos *scratch*. Ascienden al Campeonato los rallyes: San Froilán (Lugo) y Cerámica (Castellón).

Cto. de España de Turismos. Sin modificaciones en sus reglamentos técnico y deportivo. Constará de 13 pruebas y se han cedido los derechos de imagen de TV a Dorna.

Cto. de España de Raids. Se asciende a la categoría de Campeonato de España, con seis pruebas.

RALLYES

Por el buen camino

Al fin la Federación Española ha cogido al toro por los cuernos y se ha decidido a modificar los reglamentos del Campeonato de España de Rallyes; un certamen que pasó de ser el más importante de España a languidecer con escasa participación y poco interés. Los desorbitados costes de participación llevaron a marcas como Renault, Ford, Volkswagen-Seat o más recientemente Lancia, a desistir de su participación.

Al fin se han tomado medidas: posiblemente, más tarde de lo que sería

de desear y también, posiblemente, medidas que en el futuro tengan que ser revisadas. Pero al menos se ha sintonizado con el sentir de la mayoría. Ahora sólo es cuestión de pulir y afinar. Pero que nadie piense que con ello volveremos a una época de esplendor. Los problemas de base siguen estando ahí: encarecimiento de coches y neumáticos, poca presencia en medios informativos de masas, poca atracción para patrocinadores... habrá que esperar uno o dos años para volver a vivir las ediciones pasadas, con todas o casi todas las marcas presentes y media docena de posibles ganadores en cada prueba. Que así sea.

José María Cernuda

Cto. de Clásicos-Deportivos. Se aumenta la duración de cada carrera en un calendario compuesto de seis pruebas.

El mundial de rallyes al rojo vivo

Cuando aún no se han apagado los ecos de la última prueba de la temporada del Mundial de Rallyes, el RAC, ya todos los equipos y organizadores de pruebas están trabajando en el Mundial 92. El equipo Ford ha confirmado que Malcolm Wilson no participará con el equipo en el Mundial de Rallyes, se centrará en el desarrollo del Escort Cosworth 4x4, que debutará al máximo nivel en el 93. Por otro lado, la FISA ha dado un plazo extra de 15 días a



Toyota, para que termine la fabricación de 5.000 unidades del nuevo Celica para que lo puedan homologar y debute en el próximo Montecarlo. Nissan, por su parte, ha hecho público su programa para el 92, finalmente no irán al Rallye Safari, se limitarán a correr en siete pruebas: Montecarlo, Suecia, Portugal, Córcega, Acrópolis, 1000

Lagos y RAC. Por otro lado, la FISA tiene intención de reducir el número de pruebas puntuables, Max Mosley también tiene intención de que tenga una mayor proyección fuera de Europa. Una carrera que podría desaparecer es el Tour de Corse. También está aprobado que en el 92 la brida de los turbos pase de 40 a 38 milímetros.

BOXES



Dunlop tiene mucho interés en copar una parcela mayor en el mundo de la competición. Por este motivo está entablando negociaciones y podría suministrar sus neumáticos a nivel mundial para la Fórmula Ford, excepto en Australia, España y Portugal.

Ferrari ha vendido a McLaren, o lo que es lo mismo a Ron Dennis, la GTO (Guilford Technical Organisation), instalaciones en las que Ferrari desarrollaba las soluciones técnicas de sus monoplazas y



donde producían la gran mayoría de las piezas de los Ferrari de Fórmula 1.

El pasado jueves, Jonathan Barclay, Jefe de Eventos Deportivos de Marlboro, presentó su dimisión, que fue aceptada por Hugo Von Veschler, Jefe del Departamento de Promoción de Philips Morris. El motivo de la dimisión, es que ha formado su propia empresa dedicada a la preparación y logística de equipos de competición y la comercialización en exclusiva de algunas marcas de material de competición.

Peugeot sigue adelante

A pesar de la todavía vigente cancelación del Mundial de Sport Prototipos, Peugeot sigue adelante con sus planes y durante el invierno continuará sus ensayos para poner a punto sus 905. Recientemente ha estado probando en Paul Ricard las modificaciones que utilizarán sus coches en el 92. Exteriormente lo más significativo es el nuevo diseño del frontal.



FÓRMULA 1

Unos se van y otros no vuelven

DENTRO de diez semanas, la Fórmula 1 regresará a Suráfrica después de seis años, y se ira en el circuito de Kyalami donde se escuchará el primer latido de la temporada 1992. Al parecer, la **Fórmula reina** padece no pocos problemas cardiovasculares, y su palpitante económico es arrítmico en estos últimos tiempos. Sujetar un deporte en el que el noventa y tres por ciento del presupuesto total se apoya en las aportaciones económicas de la publicidad, es tarea de malabarista evitar el colapso, que ahora está más cerca que nunca con la noticia latente de que se prohíba definitivamente la **publicidad del tabaco en la F1**. Al margen de esto, hay patrones de escuderías que han hipotecado sus casas para hacer frente al comienzo de la temporada, pilotos sin equipo para correr, espartada entre los ingenieros que al no encontrar escuderías con medios económicos, **tiñan la toalla**. Y junto con ellos, también Pirelli se ha ido a casa, ya que cada Gran Premio le costaba nada menos que cuatrocientos millones de pesetas, y a cambio unas satisfacciones efímeras.

Pero el miedo al infarto, ha contagiado también a **Mercedes, Peugeot y Audi**, que definitivamente han anunciado su renuncia a entrar en el despiadado Circo, que se ha convertido en un tragón insaciable de dinero y avaro a la hora de dar satisfacciones.

Buena prueba de ello, es que también Porsche ha anunciado su definitivo abandono de la F1, después de una temporada trapisonda, cargada de sinsabores. Junto con esto, los organizadores del **Gran Premio de los Estados Unidos**, parecen pasar mucho del circo de Ecclestone; están contentos con sus coches de la Fórmula CART, que sí, son unos «hierros», pero ofrecen un gran espectáculo, y barato. Sin embargo, no hay que dramatizar, ya que **la situación es difícil** pero no grave, con lo cual, Balestre encarna al Cid Campeador en la última reunión de la FISA, y arremete con su Tizona contra Mosley, acusándole de ilegalidad por haber anulado el Campeonato de Sport Prototipos, como su decisión de anular el Rallye de Córcega. Además, amenaza con negarse a entregar a Senna el galardón de Campeón del Mundo en la cena de gala de la FISA. Por lo visto, el depuesto Presidente da más importancia a las declaraciones de Senna, hechas en **Suzuka**, que al valor intrínseco de ser el mejor piloto de la historia. **Al ver todo esto**, parece hacerse realidad aquel viejo refrán que decía: «Entre todos la cuidaban y ella sola se murió».

GIGI CORBETTA



Equipo Winston Jet Ski Performance

WINSTON va a crear un potente equipo para participar en Jet-Ski, una modalidad que año a año va ganando más adeptos. Para ello contará con los mejores pilotos de la especialidad, y participará en diferentes categorías, Campeonato de España, de Europa y en pruebas internacionales de renombre. Entre los pilotos que formarán parte de este potente equipo están, Olaf Lladó 2º clasificado en la categoría de 440 en el 91 y los campeones Antonio Ruiz de 550 STD, J.M. Casafont de 650 SDT, Joan Autran de X2, etcétera.

Festival F-3 en Jerez

DEL 9 al 17 de diciembre organizado por Privilege Fórmula, se

va a celebrar en el circuito de Jerez el primer Privilege Fórmula Festival. Tendrán ocasión de participar pilotos de todo el mundo que por primera vez pilotarán un Fórmula 3. Todos los monoplazas serán idénticos y los suministrará la organización. Para esta in-



terezante iniciativa hay un total de treinta y cinco pilotos inscritos, entre los que hay que destacar a los españoles Miguel Angel de Castro, Iñaki Soto, Hernando Cuadros, Antonio Beltrán, Pedro Calle,

José Luis Bermúdez de Castro y Luis Recuencos. El vencedor de esta particular carrera recibirá un hermoso cheque por la nada despreciable cantidad de 20.000 dólares (2.100.000 pesetas).

Emergieron del barro

LA tercera edición del Supertrack de Barcelona con final europea incluida del «Eurobiker» tuvo como escenario una parte mixta de tierra y asfalto en el interior del Circuito de Cataluña, en la zona del Estadio. No podía haberse elegido mejor escenario, pero ello era sin contar con una meteorología del todo adversa que deslució el espectáculo, al

convertir la pista en un enorme barrizal, y que mermó enormemente la asistencia de público. Los que no fueron, se perdieron la histórica victoria en nuestro país de una moto con tracción a ambas ruedas, la Savage pilotada por el pequeño y agresivo piloto galo Laurent Pidoux que se impuso a los demás especialistas mundiales. El mejor español clasificado fue, como no, Juan Bultó que terminó sexto con su KTM. En la categoría de Quads se impuso Philips, ante la reiterada mala suerte del imbatible Bontoux que sufrió varios pinchazos, pero la general del Eurobiker fue para Richard Cole. En la categoría de Supertrail ganó Edu Cots y Josep Alonso en Crosstrack.



”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.



Nos va la vida en ello

LEO en estos días, en los periódicos, algunas noticias que deberían hacernos meditar. La primera de ellas hace referencia a la incorporación de la Educación Vial en el nuevo plan de estudios de la Enseñanza Primaria. No voy a ser yo quien critique tal medida que, por otra parte, ya se contemplaba en los planes de estudio de los años 60, sin que nadie, hasta la fecha, haya sido capaz de llevarla a cabo.

Llevo doce años conociendo, a través de mis hijos, la enseñanza privada y pública y me atrevo a predecir que una vez más, esta iniciativa apenas va a servir de algo. Porque lo que falta en la enseñanza primaria es Educación; aquello que en nuestra época llamaban Urbanidad o Comportamiento; que no merecía el rango de asignatura, pero que se calificaba. ¡La de domingos que hemos pasado castigados los viejos escolares por tirar un papel al suelo! Mientras en los colegios (y en nuestras casas) no enseñemos a los niños que la convivencia significa respeto a la Comunidad, los conductores españoles, muchos o algunos de ellos, no podrán entender que el Código o la Ley de Circulación es, por encima de todo, un manual de comportamiento y no un conjunto de limitaciones a su libertad.

Leímos esta semana en la revista Cambio 16 cómo un ciudadano español había inventado un sistema para evitar

los accidentes en las piscinas y nos daba el dato de que alrededor de 4.000 personas, en su mayoría niños, se van a ahogar en las piscinas en los próximos años. Estadísticamente, queda demostrado que las piscinas son mucho más peligrosas que el propio automóvil. Y nadie nos pide un carné para bañarnos, ni la Guardia Civil controla con medios sofisticados a quienes son, inmensurablemente, más propensos al fatal accidente que los conductores de automóviles.

Se vuelve a poner de manifiesto que la Seguridad es algo con lo que hemos de vivir todos los días. Es estúpido insistir en la Seguridad en un único aspecto de nuestras vidas: en la conducción.

La seguridad es algo que tenemos que tener muy presente todos los días en todas las circunstancias: las piscinas o los aparcamientos subterráneos (que se acaba de poner de manifiesto que son verdaderas ratoneras); el automóvil y los parques infantiles (decenas de niños entran todos los días en Urgencias para ser escayolados o cosidos); en el metro o en los andamios (mejor no insistir en los numerosos accidentes laborales de los últimos meses). En definitiva: legislar y actuar en la Seguridad únicamente en un aspecto, en el automóvil, es una forma necia de desparramar y desperdiciar tiempo, dinero... ¡y vidas!

José María Cemuda



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



PEUGEOT 405.
EL EQUILIBRIO DEL TALENTO.





El perfecto equilibrio del talento creador de Peugeot se demuestra en el Peugeot 405. Su armónica combinación de seguridad, estética, tecnología y confort le convierte en la prueba viva de la expresión de talento de Peugeot en cualquiera de sus

versiones: Gasolina, Diesel o Turbodiesel, Manual o Automático, Inyección, 16 Válvulas, Tracción Total a las cuatro ruedas, Break... Distintas manifestaciones de un mismo concepto de talento y equilibrio tecnológico para alcanzar el éxito.

PEUGEOT 405
EXPRESION DE TALENTO.

 **PEUGEOT**
FUERZA DINAMICA

 Lubricantes recomendados 

BENTLEY POR "SOLO" 35 MILLONES



SEMANAL
Motor 16
GRUPO

14 de diciembre de 1991

Núm. 425 • 325 ptas.

BMW 525 TDS
**MEJOR DIESEL
DEL MUNDO**



ESPIONAJE

NUEVO

ALFA 155

VW VENTO