

NUEVO FIAT 500

El año que viene por 850.000 Ptas.

00426
8 413042 641506



**NUEVO
TESTAROSSA**



FERRARI A 314 KM/H



Un cachorro en tamaño.
Una fiera en prestaciones.

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

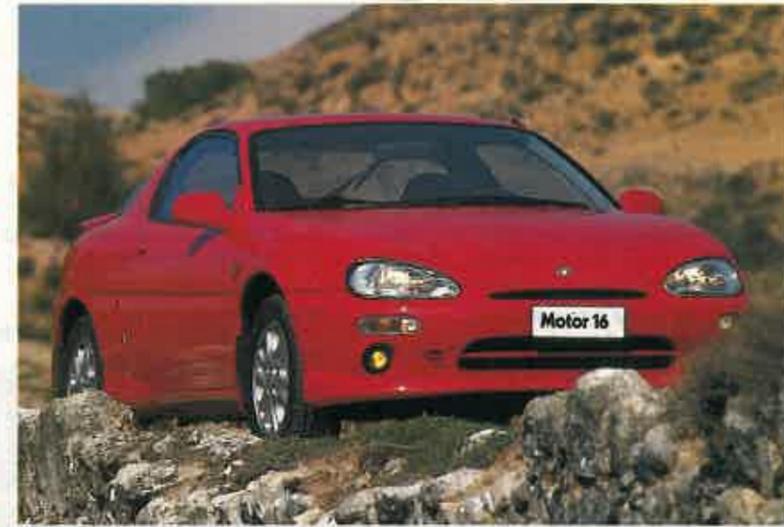
SOLICITA CATÁLOGO LLAMANDO GRATUITAMENTE AL TELÉFONO:
9 0 0 3 8 8 8 8 8



TR 105

Video8
SONY
UN MUNDO APASIONANTE

ESTA SEMANA



MAZDA MX-3: UN COUPÉ BASTANTE ESPECIAL PAG. 46



TOYOTA 4RUNNER, DE CAMPO PAG. 62



LANCIA DEDRA, TODA LA GAMA PAG. 54



CARLOS SAINZ PAG. 98



JUAN PRIETO: MINIATURISTA PAG. 88

Precios para Canarias, Ceuta y Melilla: 350 ptas., sin IVA. Gastos de transporte incluidos. Precios extranjero: Portugal 580 escudos

- 41 **MAGAZINE**
- 39 **A FONDO**
MAZDA MX-3
- 54 **FRENTE A FRENTE**
GAMA LANCIA
DEDRA
- 62 **A FONDO**
TOYOTA 4RUNNER
- 70 **AL VOLANTE**
MAZDA 626
- 71 **PRECIOS**
VEHÍCULOS
USADOS

- 6 **PUNTO DE MIRA**
- 12 **SU CASO**
- 14 **AL VOLANTE**
FIAT
CINQUECENTO
- 20 **LO ÚLTIMO**
FERRARI 512 TR
- 27 **PRECIOS**
COCHES NUEVOS
- 84 **NOTICIAS DE**
EMPRESA
- 88 **GENTE SOBRE**
RUEDAS
JUAN PRIETO
- 92 **MOTOS**
SISTEMA DE
TRANSMISIÓN
BILEVER
- 94 **DEPORTE**
CARRERA DE
CAMPEONES
- 98 **ENTREVISTA CON**
CARLOS SAINZ
- 102 **A TODO GAS**

Cómo reconocer un coche seguro.

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

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

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

Astra: Innovación en ingeniería de seguridad.

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

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

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

Mayor seguridad, de serie.

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

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

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

¡Opel mejor que nunca!

OPEL 



BIENVENIDOS PEQUEÑOS

Un saludo cariñoso, «Cinquecento». Te esperábamos. La dinastía «Topolino» ha tenido tal importancia en Italia y España, que la llegada de este nuevo príncipe supone todo un acontecimiento. Fiat, el gran especialista de los coches utilitarios, vuelve a llamar a la puerta de este segmento, en un momento en que España aún está por motorizar. ¿Será el turno de los pequeños?

Fiat es la primera marca que vuelve a apostar por el coche urbano. Pero Renault no va a tardar en seguir sus pasos. Después de varios años dándole vueltas a la sustitución del R-4, por fin ha decidido lanzarse al ruedo. Lo hará con un minicoche, un pequeño modelo que irá más allá de lo conocido hasta ahora. El futuro utilitario de Renault materializará en el formato mínimo -el de los 3,20-3,30 metros de longitud- un concepto que hoy hace furor entre los grandes fabrican-



te. La cita será en el Salón de París, allá por el mes de octubre.

Las nuevas tendencias no acaban aquí. El proyecto Seat-Suzuki es la confirmación de que estamos ante un nuevo ciclo de la cultura automovilística en el que los coches urbanos van a cobrar un especial protagonismo. ¿Compraría usted para sí o para su familia un «Cinquecento» por 850.000 pesetas? La respuesta es la clave, pero al menos en España se podría esperar un sí de tal envergadura que animara a alguna otra marca más a emprender esta nueva singladura.

Japón ha sido el ejemplo. Los minicoches nipones, auténtica plaga, han inspirado a los europeos. Pero entre ellos hay productos tan refinados como el Honda Beat, que elevan su categoría a niveles que jamás habrían pensado los diseñadores de la Isetta o el Biscúter. Son auténticos automóviles pensados para unas condiciones de uso muy concretas. Los reclaman miles de jóvenes y no tan jóvenes, que ven en el automóvil la solución a su problema de desplazamiento.

Alberto Mallo.



Jaguar patata caliente

FORD Gran Bretaña, ha cedido la propiedad de Jaguar a sus parientes estadounidenses. Según fuentes de la propia compañía, este trasvase de responsabilidades a Ford USA responde, únicamente, a «motivos técnicos» y no afectará a la dirección de Jaguar, aunque a simple vista parece haber otros motivos de peso: más de noventa millones de pérdidas diarias, además de los 285.000 millones de pesetas pagados por Ford U.K. hace dos años para hacerse con la compañía.

El R-19 cabrio tiene precio

COMIENZA ya la comercialización del Renault 19 Cabriolet, en dos versiones. Con motor de 95 caballos para el TXE catalizado, su precio es de 2.580.000 pesetas, con el aire acondicionado (150.000 ptas.) y la dirección asistida (73.000 ptas.) como opciones. La versión de 16 válvulas y 137 caballos cuesta 2.995.000 pesetas, e incorpora dirección asistida, pero no se puede instalar aire acondicionado. Como opción, la tapicería de cuero cuesta 197.500 pesetas, el mismo precio que el antibloqueo ABS.



AVE, ahora qué hacemos

EL AVE, o lo que es lo mismo, el Tren de Alta Velocidad, es algo más que un quebradero de cabeza. Desde el momento mismo en que comenzó a planearse, voces se alzaron para decir que era un proyecto descabellado. Erre que erre, los sucesivos responsables de Renfe, del MOPT y del Gobierno, se empeñaron en sacarlo adelante, con un coste tres o cuatro veces superior a lo presupuestado, que roza ya el medio millón de millones de pesetas. Hasta aquí, nada nuevo.

Pero ahora resulta que la presidenta de Renfe, doña Mercé Sala (de espera, naturalmente) manifiesta sin rubor que el tren es «un error de planificación» y lo intenta arreglar (las declaraciones, no el proyecto), añadiendo que esto lo ha dicho «en un ambiente relajado y pensando que no había periodistas delante». Desde luego, lo de Renfe, entre las especulaciones del presidente anterior y las declaraciones de la actual, no tiene arreglo. Lo malo es que lo pagamos todos los españoles.

SEMAFOROS

CITROEN LO HACE BIEN

En un periodo en que las ventas flojean, sorprende y gratifica el resultado de Citroën, que experimenta crecimientos superiores al 50 por ciento. Su esfuerzo comercial y la completa gama son parte de este éxito.

AUTOPISTA DEPREDADORA

La autopista A-68 en Altube (Vizcaya) va a batir un récord difícil de igualar: el de animales atropellados por automóviles. Hace unos días, fue un ciervo el causante de un grave accidente; en los últimos meses, una manada de 8 jabalíes y anteriormente, un caballo.

MOYA A TVE

Por fin podemos felicitar a TVE por una retransmisión deportiva. En la Carrera de Campeones lo hizo francamente bien; claro que los comentarios de Luis Moya fueron la clave de este buen hacer, pero al menos encontraron a la persona adecuada.

ABUSO MUNICIPAL

El Ayuntamiento de Madrid ha autorizado una subida en las tasas de aparcamientos de, nada menos, que el 26 por ciento. Esto, pocos días después de que se demostrase que estos aparcamientos son una vergüenza desde el punto de vista de la seguridad.

Alfa 155 GTA espíritu de carreras

El próximo año, un filamante Alfa 155 defenderá los colores de la marca italiana en el Campeonato de España de Turismos. Para este acontecimiento se contará con la versión GTA, cuya comercialización se iniciará pocos meses después del lanzamiento del nuevo modelo a finales de enero.

El GTA es la versión Alfa del Lancia Delta Integrale, del que hereda el motor y la cadena cinemática, con el único cambio del diferencial trasero, que será de tipo Ferguson en vez del Torssen utilizado por Lancia. El motor es el conocido 4 cilindros turbo-intercooler y 16 válvulas, en posición transversal de 210 caballos, que

en la versión deportiva roza los 400 caballos.

Para el 93, una nueva versión del 155, también de tracción a las cuatro ruedas, será equipada con el motor V6 de 2,4 litros y 24 válvulas, que podría servir de base a su utilización deportiva en la eventualidad de que los turbos se prohibiesen en competición, como parece ser el caso del campeonato italiano de Velocidad en Turismos.

Maragall, probador y maestro

El alcalde de Barcelona, Pascual Maragall, se sintió atraído por las características ecológicas de la nueva gama Astra de Opel.



Por ello, en cuanto tuvo ocasión no desaprovechó la oportunidad de comen-
tarlo con los responsables de la marca que se brindaron a ofrecerle un Astra GSi, por cuyos pormenores técnicos el alcalde se interesó. Muy especialmente en todos los que tenían que ver con el catalizador y el empleo de la

gasolina sin plomo. Como buen padre, tampoco desperdició la oportunidad de iniciar a su hijo en los secretos de la mecánica.

Con motivo de la toma de contacto, Pascual Maragall reveló a este semanario la inminente intención del Ayuntamiento de Barcelona de aprobar la modificación de la velocidad máxima en el casco urbano. Ahora serán dos los límites, cincuenta en las calles normales y ochenta en los tramos de los cinturones que lo perimitan.



DESDE PARIS
EDOUARD SEIDLER

A PESAR de que las relaciones entre Raymond Levy y Jacques Calvet no se puedan calificar precisamente de «idílicas», Renault y el grupo PSA si mantienen una relación técnica: están negociando el desarrollo conjunto de cajas de cambios para vehículos automáticos.

LA PRODUCCIÓN de vehículos Peugeot en Reino Unido aumentará considerablemente y se reducirá el tiempo de descanso de los trabajadores de sus plantas.

COINCIDIENDO con la decisión del Gobierno francés de obligar a que los niños utilicen en todo momento cinturones de seguridad, se acaba de hacer público un estudio en el que se demuestra que tan sólo el diez por ciento de los niños menores de diez años

viajan con los cinturones abrochados.

TRES FABRICANTES de automóviles encabezan la lista de empresas que más reducción de plantilla han llevado a cabo en este año: Michelin, que ha despedido a 4.350 empleados, Renault, 4.260 despididos y el Grupo PSA, que, al margen de haber reducido su personal en 2.600 trabajadores, disminuyó considerablemente los turnos de producción de varias de sus plantas.



Hay que saber latín

El diccionario latino de El Vaticano, *Lexicon Recentis Latinitas* acaba de reconocer 13.000 nuevos términos, entre los que se incluyen algunos relacionados con el automóvil. A partir de estos momentos, los más eruditos podrán dirigirse a un *Autocinetorum lavatrix*, para lavar su coche automáticamente; accionar los *disci forma*, cada vez que utilice los frenos de disco y justificar el retraso en la oficina por haber estado dos horas metido en un *Fluxus interclusio* o, lo que es lo mismo, en un atasco, o por tener una avería en el *Aeris Benzinique Mistura*, véase carburador. Pero si para nosotros esto resulta, cuanto menos, chocante, que Dios ampare a los japoneses cuando les llegue el turno de traducir sus términos al latín.

delegación de Ford Motor. La idea es fabricar un modelo de gama media en una planta de nueva construcción o en una factoría de las que ya posee Ford Motor Company en el Viejo Continente.

Dirección a Suzuki

SUZUKI Motor España presentó la última novedad que ha salido de la fábrica de Gijón. Un scooter de 50 centímetros cúbicos cuyo nombre es Adress y que se encuadra dentro de las más moder-

nas tendencias de diseño, tanto en el aspecto estético como en la parte mecánica. El motor está fabricado por Morini, y ofrece, en la versión que se comercializará en España, 1,75 caballos de potencia. En la versión para la exportación esta potencia sube hasta 3,7 caballos. Cuenta con estarter y encendido automáticos y el sistema de arranque es electrónico para ofrecer la mayor simplicidad de uso. La agresiva estética, está condicionada por un diseño aerodinámico y un gran espacio para el conductor.



Mazda planea sobre Europa

ESPAÑA y Alemania son los países con más posibilidades para hacerse con la planta que Mazda planea construir en Europa. La decisión se tomará después de una reunión que celebrarán, en los próximos días, altos cargos de la firma con una



DESDE TURIN
GIANCARLO PERINI

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

FIAT ESTÁ CONVENCIDO de poder fabricar, en un futuro muy próximo, vehículos reciclables al cien por cien, sin costo adicional ni para usuarios ni de producción.

VOLVO LANZARÁ en enero los nuevos 850 GL7 con tracción a las cuatro ruedas. Las versiones de dos litros y cinco cilindros se comercializarán en Italia y en algún que otro país, donde los motores de dos litros y medio tienen mayores cargas fiscales y se hace difícil establecer una buena estrategia competitiva.

EL PRECIO DEL NUEVO FIAT Cinquecento en Italia se desconocerá hasta horas antes de empezar su comercialización el próximo mes de marzo, aunque se

rumorea que en Polonia se pagará en torno al medio millón de pesetas por la versión de 764 centímetros cúbicos.

PAOLO CANTARELLA, director general de Fiat Auto SpA, manifestó en la presentación del nuevo Cinquecento que «Fiat asombrará al mundo entero una vez más», y que disponen de nuevas ideas, un gran potencial humano y recursos económicos, para batir todos los récords en flexibilidad, renovación rápida de modelos y diversificación de la gama.

EN VOZ BAJA

ROVER 100 DIESEL

A lo largo del año 92, Rover pondrá en los concesionarios una versión diésel del pequeño Rover 100, que utilizará el motor Peugeot. Un motor del grupo francés también es utilizado en el Rover 200 Diesel.

EXITO DE LA SERIE 3

Las ventas de la serie 3 de BMW han superado todas las previsiones, hasta el punto de que la cadena de producción se encuentra saturada y los nuevos modelos de 2 puertas sólo estarán disponibles en la versión 325. El esperado 318 IS también se presentará en enero, pero tardará algunos meses en poderse vender.

GOOD SAVE THE JAPANESE

La fábrica de Toyota en el Reino Unido comenzará su producción en 1993, con 31.000 unidades del Carina. La producción de la nueva planta de Burnaston tendrá una producción de 200.000 coches al año en 1997, con un 60 por ciento de componentes comunitarios.



RECAMBIOS ORIGINALES.



EN MANOS ORIGINALES.

He aquí la fórmula para garantizar al 100% la calidad, tecnología y fiabilidad que le llevaron a elegir su BMW.

La calidad de un BMW es la de cada uno de sus componentes. Algo que se encuentra bajo la denominación "Original BMW Teile", o "Recambios Originales BMW", y que sólo el Servicio Oficial puede garantizarle.

Porque estas piezas de recambio son idénticas a las que su automóvil o motocicleta reci-

ben en el proceso de fabricación. E igualmente fiables. Y porque, además, el Servicio Oficial dispone de la tecnología y el utillaje precisos para instalarlas en su BMW.

Por eso, junto a un precio realmente razonable, cada recambio o accesorio puede ofrecerse con un año de garantía.

En suma, bajo el sello de "Recambios y Accesorios Originales BMW" y en las manos del Servicio Oficial encontrará BMW al 100%.

Es decir, garantía total en las piezas y en su instalación. Para que disfrute del placer de conducir su BMW con la misma confianza que cuando lo compró.

Recambios y Accesorios Originales



LA SORPRESA DEL TAMAÑO



En ciudad, es difícil conducir con agilidad y encontrar un sitio donde aparcar. Con el nuevo Peugeot 106, esto no representa ningún problema, porque, aunque grande y amplio por dentro, es uno de los automóviles más compactos que se puede disfrutar, ofreciendo una increíble

maniobrabilidad en cualquier situación.

En su interior, la columna de dirección, situada en plano superior, aumenta aún más su amplitud, proporcionando más espacio para maniobrar, mientras que el volante, de inercia reducida, asegura un control de alta precisión en la conducción. Además, su motor ha sido

creado para ofrecer no sólo una gran potencia cuando se necesita, sino también la mejor respuesta a bajas velocidades, y su visibilidad, gracias a las grandes superficies acristaladas, es realmente espléndida. Todo ello hace posible que la conducción en ciudad se convierta en un auténtico placer.

Así pues, con el nuevo Peugeot 106, prepárese para sentirse admirado. Es el precio que hay que pagar por el éxito.

PEUGEOT 106
LA REVOLUCIÓN DEL ESPACIO

 **PEUGEOT**
FUERZA DINAMICA

 Lubricantes recomendados 

CUENTENOS
SU CASO

Apropiación indebida

SOY un gran amante de las excursiones campestres, y para ello utilizo los fines de semana mi Toyota Land Cruiser. España ofrece innumerables posibilidades para hacer turismo rural por pistas y caminos. Estos últimos son cada vez menos utilizados por los pastores, y a pesar de estar contemplados como vías pecuarias de uso público, están desapareciendo

Zancadillas de hormigón

A pesar de ser automovilista desde hace ya largos años, he optado por la moto como medio de transporte urbano. Creo que es una forma de aportar algo de fluidez al tráfico y mejorar, en gran medida, el tiempo invertido en mis numerosos desplazamientos profesionales. Mi queja es



de las excursiones campestres, y para ello utilizo los fines de semana mi Toyota Land Cruiser. España ofrece innumerables posibilidades para hacer turismo rural por pistas y caminos. Estos últimos son cada vez menos utilizados por los pastores, y a pesar de estar contemplados como vías pecuarias de uso público, están desapareciendo



Como viajante de comercio que soy, tengo que hacer muchos kilómetros al año y en España, por desgracia, todavía existen innumerables carreteras tercermundistas, muy a pesar del señor Borrel. Pero, lo más indignante, es que llegando el anunciado año 1992, con las cargas fiscales a que nos vemos sometidos, tengamos que circular a duras penas, unas veces por falta de luz y otras por la poca o nula pintura de nuestras carreteras, resultando peligrosísimas cuando se conduce de noche y con lluvia.

Así pues, este año le pediría a los Reyes Magos de Oriente más pintura para nuestras carreteras y menos cuento para nuestros políticos.

Fermín Álvarez
Paracuellos del Jarama.

Sobre neumáticos

QUERIDOS amigos: He recibido respuestas contradictorias de mecánicos y confío en que ustedes me podrán aconsejar sobre lo siguiente: Poseo un Renault 19 TSE con los neumáticos que traía de fábrica, Michelin MXL 165/70 R13T, y quisiera conseguir más agarre en curvas y frenada. ¿Podría variar la anchura del neumático (por ejemplo 175 ó 185) y el perfil

del mismo (por ejemplo 65) sin necesidad de variar la llanta?

Joaquín Jiménez
Granada

R.- Podría montar sin problemas unos 175/65 con lo que ganará algo de agarre en seco. Sin embargo, perderá un poco de adherencia en mojado, no mereciendo la pena el cambio. Nuestro consejo es que deje las ruedas como están, y si acaso, sustituya los amortiguadores por otros de tarado más duro.

Más sobre rotondas

HE visto con agrado la reciente construcción de rotondas circulares en los cruces o confluencias de carreteras. En mi país ya son bien conocidas desde hace años, y se han mostrado muy útiles para regular el tráfico en puntos conflictivos.

Otra cosa es el uso que se está empezando a dar a tales rotondas por parte de numerosos conductores, que no han asimilado aún el funcionamiento de las prioridades para cada vehículo. En lugar de ceder el paso siempre a la derecha o a quien ya está dentro de la rotonda, se empeñan en entrar como sea y tomar la dirección elegida a costa de entorpecer a los demás. Con este espíritu tan competitivo a la hora de circular, lo que en un principio era garantía de seguridad, se está convirtiendo, de nuevo, en «puntos negros».

Charles Rutheford
Madrid



Motor 16

16

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

Editor ejecutivo:
Félix Lázaro.
Director:
Alberto Mallo.

Director adjunto: Gigi Corbetta. Subdirector: José María Cernuda. Director de Arte: Olegario Torralba. Redactor jefe de producto: Víctor Piccione (Producto). Jefe de área: Raúl Rodríguez (Economía). Jefes de sección: José Antonio Díaz (Fotografía). Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico) Redacción: Lourdes Bravo, Simonetta 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. Corresponsales en Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Michel Melletay (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 (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Maite de Ondarza (Cierre); Francisco Podadera (Diseño) y José Luis de la Viña (Náutica).

Autoedición: José M. Gómez-Morán, Yolanda Corrochano y José M. Ormazabal.

Publicidad:
Director Comercial: Juan Antonio Suanes. Jefa de publicidad: Elvira Aricha. Automercado: M. Jesús Sánchez. Coordinadora: Mercedes Nguerado. Publicidad Zona, Cataluña: Pere Calsina Rusé. Automercado: Loles Peyra. Publicidad Norte: Rosana López. Publicidad Levante: Ramón Medina. Director de publicidad internacional: M. Angel Durá.

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

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Nobilias, 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: Pº de San Cervera, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1. 4º Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 08. VALENCIA: Guillén de Castro, 46. 7º A. 46001 Valencia. Teléfono: (96) 392 40 05.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid.
Imprime: INTERPRINT, Chorrillo 8. Alcalá de Henares, Madrid.
Distribuye: INDISA. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Teléfono: 327 13 38, 327 15 67, 327 14 63 y 327 15 25.



RIGHT 1989. Depósito Legal: M.30.247. 1988. Difusión controlada por OJD.



MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPY. RIGHT 1989. Depósito Legal: M.30.247. 1988. Difusión controlada por OJD. MOTOR 16 es una publicación miembro de Eurauto, asociación de la que también forman parte: L'ACTION AUTOMOBILE (Francia), AUTO ZEITUNG (Alemania), CAR (Gran Bretaña), GENTE MOTORI (Italia) y TURBO (Portugal), Vi BILAGARE (Suecia).



Déjate caer por el banco. Un día Fido Dido se dejó caer por Banesto. Allí abrió una cuenta junior. Porque le daban un 7% de interés por sus ahorros, porque podía pedir créditos muy asequibles (credijunior), porque tendría una tarjeta AB propia y podría comprar en la Tienda Junior a precios muy

especiales. Además le regalaron este diccionario económico para que no se le escapara ningún número. Si tú también quieres disfrutar de todas estas ventajas, abre una cuenta junior con 15.000 pesetas en la sucursal Banesto más cercana. Si ya eres titular de una, con el próximo ingreso de 5.000 pesetas que hagas también te llevarás tu diccionario. Cuenta con ella.



FIAT CINQUECENTO CIUDADANO EJEMPLAR

Ya rueda el Fiat Cinquecento, un auténtico coche de ciudad, con unas dimensiones reducidas. Un coche ideal para moverse por las congestionadas calles de las ciudades modernas. En España estará disponible en diciembre del 92 la versión de cuatro cilindros.

Manuel Madrid

Enviado especial

EL city car de Fiat ya es toda una realidad, atrás quedaron especulaciones y pruebas sobre los prototipos que ha usado la marca italiana en el desarrollo del Cinquecento. Un total de 850 prototipos y preseries ha utilizado Fiat



para llevar adelante el proyecto, que han recorrido más de ocho millones de kilómetros. El resultado no podía haber sido mejor, el Cinquecento con unas dimensiones muy reducidas, 3,2 metros, resulta ser un coche perfecto para moverse en ciudad. Pero sus cortas dimensiones exteriores no están reñidas con una buena habitabilidad. Los técnicos de la marca, con un sensacional aprovechamiento del interior, han logrado un habitáculo en el que pueden viajar cómodamente cuatro adultos, o dos adultos y tres niños, con un buen espacio para las pier-



DEL AYER AL HOY

Pasión por los pequeños

FIAT siempre ha ofrecido entre su gama de modelos coches de pequeñas dimensiones. Todo empezó con el famoso y popular Topolino. Corría el año 1933, cuando al ingeniero Giacosa la marca le encargó que diseñase un coche que se pudiese fabricar y vender a un precio muy asequible. Después de realizar varios proyectos, el prototipo definitivo apareció por primera vez el 7 de octubre del 34, siendo su lanzamiento en junio del 36. Tenía un motor de 560 centímetros cúbicos y alcanzaba una velocidad máxima de 85 kilómetros por hora. Se llamó 500, pero el público lo conocía por Topolino y en definitiva, ha sido el nombre con el que se hizo popular. Una cosa interesante era su precio 8.900 liras. El coche siguió en producción hasta el 55. Poco después fue sustituido por otro modelo también llamado 500, que siguió cosechando un gran éxito. Este modelo tuvo una serie de evoluciones y diferentes versiones, todas ellas muy populares. Ahora, Fiat siguiendo la tradición, lanza el Cinquecento (500) que, fiel a los modelos más pequeños de la marca, conserva el mismo nombre.



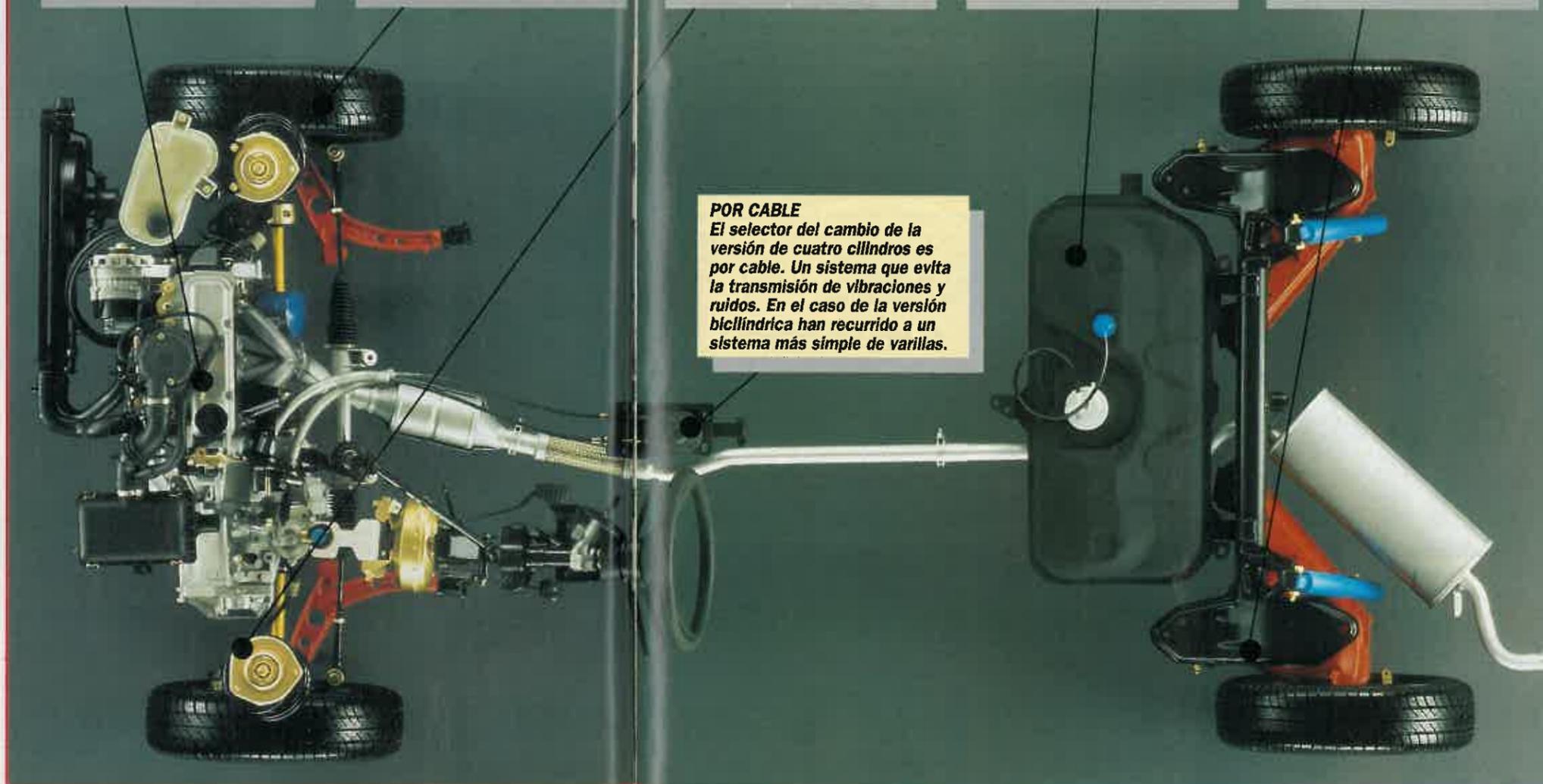
UN CORAZÓN PEQUEÑO
Los motores que equipan el Cinquecento tienen una pequeña cilindrada. En España se venderá la versión de cuatro cilindros de 903 centímetros cúbicos. Un motor ya conocido que ha sido actualizado.

TAMBIÉN SEGURO
El que sea un coche pequeño no quiere decir que el Cinquecento sea un coche poco seguro, todo lo contrario. Los frenos de las ruedas delanteras son de disco. También dispone de servofreno.

ESQUEMAS DE COCHE GRANDE
Las suspensiones delanteras son de tipo McPherson, similares a las de otros modelos más grandes de la marca. Una de sus virtudes es el elevado confort de marcha que ofrece a sus ocupantes.

UNA BUENA AUTONOMÍA
El depósito de combustible tiene una capacidad de 35 litros. En un principio, podría parecer pequeño, pero debido a su poco consumo asegura una buena autonomía, en torno a 530 kilómetros.

SUSPENSIONES INDEPENDIENTES
También las suspensiones traseras, a semejanza de otros modelos de Fiat, son independientes. Con ello el comportamiento es muy noble, y sin rebotes.



POR CABLE
El selector del cambio de la versión de cuatro cilindros es por cable. Un sistema que evita la transmisión de vibraciones y ruidos. En el caso de la versión bicilíndrica han recurrido a un sistema más simple de varillas.

BUENAS SOLUCIONES
El tamaño reducido del Cinquecento no ha sido un inconveniente a la hora de usar soluciones de coche grande.

nas de los pasajeros de la parte de atrás.

El secreto para conseguir este milagro, ha consistido en llevar la distancia entre ejes a la máxima medida posible, 2,2 metros y darle al interior una altura similar a la de coches de mayor tamaño. También, para conseguir que los pasajeros dispongan de un buen sitio, han sacrificado un poco la capacidad del maletero. Que por otra parte, en un coche de este tipo pensado para un uso en ciudad, no representa un handicap grave. Dispone del espacio suficiente para que un ama de

casa pueda transportar la compra, o para cargar las bolsas de los niños para llevarlos al colegio. Por otra parte, ofrece la posibilidad de abatir los asientos traseros asimétricamente, aumentando así la posibilidad de carga.

La estética del coche está también muy cuidada. Fiat ha tenido esto muy en cuenta, ya que sus previsiones apuntan a que tenga un gran éxito entre el público femenino y los más jóvenes. El exterior, por lo tanto, tiene un diseño muy moderno, en el que hay que destacar su sensacional coeficiente aerodinámico

0,33, de los mejores entre los coches pequeños. Sí, el frontal guarda muchos rasgos comunes a otros modelos de la marca. La trasera es muy parecida a la del Lancia Y-10, con un portón vertical. Realmente, viendo el coche de perfil es similar a un Y-10, pero un poco más pequeño.

El interior está muy cuidado, con una calidad de acabado que en nada tiene que envidiar a la de modelos superiores de Fiat. Todo los mandos están dispuestos de forma muy racional y perfectamente al alcance de la mano. Aquí también se



han tenido en cuenta los gustos de la clientela femenina. No en vano, las mujeres son las compradoras potenciales de este tipo de coches. Baste como ejemplo citar que casi un 60 por ciento de la clientela de estos coches son mujeres.

Para el Fiat Cinquecento, la marca italiana ha previsto tres motorizaciones diferentes: una de dos cilindros opuestos de 704 centímetros cúbicos y 31 caballos de potencia, otra de cuatro cilindros de 903 centímetros cúbicos con una potencia de 41 caballos y el tercero, que es eléctrico,

VERSION ELECTRICA

Un Cinqecento por voltios

UNA de las curiosidades de la gama Cinqecento es la versión Elettra, impulsada con un motor eléctrico. Es un proyecto de coche que en un futuro no muy lejano, puede representar la solución a los problemas de ruidos y polución de las grandes ciudades. Para ello, Fiat ha utilizado la tecnología más avanzada en este sentido. El motor ofrece una potencia de 12,5 caballos y curiosamente está acoplado a una caja de cambios convencional de cinco velocidades y marcha atrás. Por lo demás, cuenta con los mismos esquemas mecánicos y equipamiento que el resto de la gama. Las baterías que alimentan el motor, 12, que pueden ser de plomo/gel o de níquel-cadmio, se pueden recargar sin problema en casa. Para ello tiene una toma para el cable de conexión a la red eléctrica detrás del parachoques delantero, necesitando un tiempo de ocho horas para una recarga completa. La autonomía de estas

baterías es de unos 100 kilómetros de uso en ciudad. Esta versión tiene el inconveniente de que para poder alojar las baterías, pasa a ser un biplaza y el peso es muy superior al de la versión de gasolina. Por lo demás, se conduce como un coche normal. Llama la atención cuando se le pone en marcha, por la total ausencia de ruido. Se inserta la primera velocidad, aceleramos y el coche comienza a moverse. Las tres primeras velocidades son muy cortas, para que pueda tener una buena agilidad en ciudad. En esta situación, recomiendan insertar la tercera y funcionar con ella gracias a la gran elasticidad de los motores eléctricos. En carretera, por contra, hay que utilizar todas las velocidades y aprovechar al máximo el régimen de giro del motor. Una cosa importante es utilizar para detener el coche el freno, ya que los motores eléctricos no retienen como uno de gasolina.



EL FUTURO URBANO
Los coches eléctricos representan la solución ecológica en el transporte urbano. Fiat ofrece el Cinqecento Elettra. Este coche impulsado por un motor eléctrico destaca por su total ausencia de ruidos.



con una potencia de 12,5 caballos. Tanto el de dos cilindros como el de cuatro resultan ya conocidos. Son unos motores que Fiat ha utilizado en modelos anteriores y que, con una cura de rejuvenecimiento, los han adaptado a las exigencias actuales. Ahora disponen de sistema de encendido electrónico, los sistemas de alimentación se han adaptado para que puedan ofrecer la posibilidad de utilizarlos con catalizador y la distribución la han modernizado. Fiat ha previsto dos cajas de cambios, una de cinco velocidades para el de cuatro cilindros y una de cuatro para el bicilíndrico. El resto de apartados mecánicos guardan mucha similitud con los de coches de mayor tamaño. Las suspensiones son independientes en las cuatro ruedas y los frenos, con servoasistencia, son de discos en las ruedas delanteras.

EL REY DE LA CIUDAD

Tuvimos ocasión de conducir las diferentes versiones de este modelo, aunque nuestro mayor interés lo voicamos en la versión de 903 centímetros cúbicos, única que en un principio se comercializará en España. Durante el recorrido pudimos constatar que se trata de un coche confortable, aquí las suspensiones independientes con unos tarados muy acertados, contribuyen a que el confort de marcha sea similar al de coches más grandes. El motor, gracias a unos desarrollos del cambio muy adecuados, ofrece un buen rendimiento. La primera y la segunda velocidad son muy cortas, con lo que en ciudad, ambiente en el que mejor se desenvuelve, es muy ágil. La velocidad máxima, en torno a 140 kilómetros por hora, la consigue en cuarta velocidad. La quinta está pensada para que se pueda viajar a buena velocidad con un régimen de giro del motor reposado.

Lo que más nos llamó la atención fue su agilidad en ciudad, capaz de aprovechar sitios que a simple vista parecen imposibles. La dirección, que es de cremallera, sin contar con asistencia hidráulica es muy ligera y nada pesada en maniobras con el coche parado. Una cosa muy buena en este sentido es que su diámetro de giro es de 8,8 metros, muy reducido e ideal para callejear y maniobrar en ciudad. A la hora de

circular por carretera abierta, se desenvuelve bien, tan sólo en trazados virados hay que tener la precaución, en curvas muy cerradas, de no atacarlas al límite, ya que en ese caso el tren delantero muestra una acusada tendencia a seguir recto. Pudimos constatar el enorme interés que despertaba a su paso. La presentación se realizó en los alrededores de Roma. En Italia, los coches pequeños gozan de gran popularidad, por este motivo, en cada parada que realizábamos para hacer fotos, el coche se veía rodeado de gente que preguntaba acerca de todos sus detalles.



HABITABILIDAD A LO GRANDE
El espacio interior del Cinqecento es muy bueno. Pueden viajar cómodamente cuatro adultos.



COQUETO Y FUNCIONAL
El Cinqecento está cuidado al detalle. Dispone de un acabado similar a otros modelos más altos de Fiat. Por otro lado, el diseño es muy atractivo.

FICHA TECNICA

	ED 704	903	ELETTA
MOTOR			
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero transversal	Eléctrico
Nº de cilindros	2, en línea	4, en línea	-
Cilindrada (c.c.)	704	903	-
Nº válvulas por cilindro	2	2	-
Alimentación	1 carburador doble	1 carburador	Eléctrica
Compresión	9 a 1	9 a 1	-
Potencia máxima / r.p.m.	31 CV (23 kw)/5 000	41 CV (30 kw)/5 500	12,5 CV (9,2 kw)/2 500
Par máximo / r.p.m.	5,3mkq(52Nm)/3 000	6,7mkq(65Nm)/3 000	3,6mkq(35Nm)/2 500
TRANSMISION			
Traición	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 4 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades
Sistema	De cremallera	De cremallera	De cremallera
Diámetro de giro (m)	8,8	8,8	8,8
FRENOS			
Sistema(Del/Tras)	Discos/tambores	Discos/tambores	Discos/tambores
SUSPENSIONES			
Delantera	Independiente	Independiente	Independiente
Trasera	Independiente	Independiente	Independiente
PESO Y DIMENSIONES			
En orden de marcha (kg.)	675	700	1.110
Largo/ancho/alto (mm)	3.227/1.487/1.435	3.227/1.487/1.435	3.227/1.487/1.435
Capacidad del depósito (l)	35	35	10 para calefacción
PRESTACIONES Y CONSUMOS			
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	28	18	9 (de 0 a 40 km/h)
Velocidad Máxima (km/h)	127	140	85
Consumo Urbano (l/100 km)	6,1	6,6	100 km (a plena carga)
A 90 km/h (l/100 km)	4,3	4,8	150km a 50 km/h
A 120 km/h (l/100 km)	-	6,4	-

Toda la gama Cinqecento se fabrica en las factorías de FSM (Fabrika Samochodow Malolytrazowych) en Polonia. Para ello, Fiat ha dotado a estas instalaciones de lo más moderno en tecnología. En un principio está estimada una producción anual de 160.000 unidades, que podría llegar hasta 240.000. Su comercialización en Italia y Polonia se producirá en marzo, más adelante llegará al resto de países europeos, estando previsto que a España llegue en diciembre del 92. Sólo lo hará la versión con motor de cuatro cilindros. El precio aún no está definido, es más, la marca guarda un enorme recelo al respecto. Saben perfectamente que la clave del éxito de este coche es el precio final. Analizando los precios de otros modelos de la marca, podemos aventurar que probablemente se moverá en torno a las 850.000 pesetas.

Más adelante, Fiat tiene previsto equipar al Cinqecento con un sistema de cambio automático, con lo que aumentaría su condición de coche ciudadano. ○



FERRARI 512 TR
EL NUEVO TESTAROSSA

Con el sustituto del Ferrari Testarossa cambia también el nombre. Ahora se denomina con un número: 512 TR. Pero hay más cifras extraordinarias: ofrece 422 caballos de potencia y supera los 310 kilómetros por hora.

El nombre del sustituto del Testarossa es el corolario de una definición anterior, aquella que marca las características básicas de este nuevo modelo: 5 litros de cilindrada, 12 cilindros y TR (TestaRossa) para recordar su origen. Pero con esta denominación

también se evoca un número célebre, el del 512 S, que participó en el mundial de Prototipos, aunque este nuevo Ferrari no está destinado a estas lides. Curiosamente, el Testarossa también recuerda, por su nombre, a un modelo de competición: el 250 GT,

cuya culata (testa en italiano) para las versiones deportivas, diseñada especialmente en 1958 por Carlo Chiti, iba pintada de rojo para distinguirla de aquellas de la versión de calle. A causa de ello, el 250 GT era denominado Testarossa por los miembros del equipo.

Pues bien, aunque ninguno de estos dos modelos actuales haya sido diseñado para participar en competición, el 512 TR tiene más aptitudes que su antecesor para una eventual participación deportiva. Las diferencias entre ambos son importantísimas, aunque no se trate

de un coche absolutamente nuevo, como su denominación y los ingenieros de Ferrari quieren dar a entender. Pero las modificaciones han sido de gran envergadura. Se ha rediseñado el chasis tubular, para aumentar la rigidez, y las suspensiones para dar cobijo a las nuevas

llantas de aleación de dieciocho pulgadas. Por supuesto, unas llantas de mayor tamaño admiten unos discos de freno más grandes (los mismos del F40), y esta circunstancia ha sido aprovechada por los responsables de Ferrari. Pero todos estos cambios se



BUENA VISIBILIDAD
A pesar de las apariencias, desde el interior del 512 TR se posee una buena visibilidad, gracias a los amplios espejos laterales y la luneta posterior plana.



RENOVACION ADECUADA
El interior y el motor son dos de los apartados que han sufrido más cambios. El propulsor tiene un comportamiento magnífico, y mantiene la pintura roja que da nombre al Testarossa. El interior, poco más espacioso, ya no lleva consola a partir del salpicadero.

han llevado a cabo con el objetivo de transmitir adecuadamente al suelo el incremento de potencia del motor, que ha sido ampliamente revisado y potenciado. Se mantiene la misma base que en el Testarossa, un doce cilindros boxer (motor plano con los cilindros opuestos seis a seis), cuatro válvulas por cilindro, e idéntica cilindrada, 4.942 centímetros cúbicos. La potencia de este propulsor, cuando fue adaptado para poder vender el Testarossa en el mercado norteamericano, muy exigente en cuanto a medidas anticontaminantes, se redujo de 390 a 370 caballos. En cambio, en la actualidad, sin variar la cilindrada, la potencia alcanza 422 caballos cumpliendo la normativa de los Estados Unidos. Para ello se ha sustituido el sistema de inyección y encendido. El antiguo K-Jetronic ha cedido su puesto al Bosch-Motronic 2.7, totalmente electrónico. Gracias a esta mejora, la relación de compresión ha podido elevarse hasta 10: 1, en lugar de los 9,3: 1 del motor anterior. El control antidetonante permite avanzar el encendido al máximo para aprovechar lo mejor posible esta nueva característica. Además, los colectores de admisión son más largos y estrechos, las válvulas de admisión más grandes y el cruce de los árboles de levas está diseñado para proporcionar elevadas dosis de potencia incluso con el motor poco revolucionado. También los escapes han sufrido modificaciones, entre otras cosas para poder situar el motor más bajo y reducir la altura del centro de gravedad, que en el anterior modelo resultaba ligeramente alto.

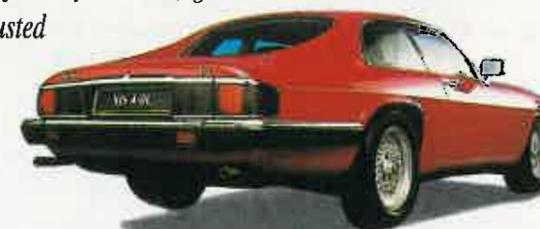
NUEVOS PARAGOLPES

Exteriormente, aparte de por las nuevas llantas, el 512 TR es reconocible por el frontal y la parte trasera. Los nuevos paragolpes son totalmente diferentes. El delantero, es ahora similar al del 348, e integra en la misma pieza el spoiler inferior, que va pintado del mismo color que la carrocería. La parte posterior también varía, aunque recuerda con claridad al Testarossa. Es algo menos afilada, pero mantiene básicamente la misma línea. Con todo, la remodelación visible más profunda se circunscribe al interior, del que podría decirse, para-

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.

FICHA TECNICA



FERRARI 512 TR

MOTOR	
Disposición	Central longitudinal
Nº de cilindros	12, opuestos 6 a 6
Cilindrada (c.c.)	4.942
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección electrónica
Compresión	10,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	422 CV(310 kW)/6.000
Par máximo / r.p.m.	50,1 mkg(491 Nm)/3.400
TRANSMISIÓN	
Traición	Trasera
Caja de cambios	Manual 5 v.
Sistema	Cromallera
Diámetro de giro (m)	12
FRENO	
Sistema(Del/Tras)	Disco vent./Disco vent.
SUSPENSIONES	
Delantera	Independiente
Trasera	Independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg)	1.473
Largo/ancho/alto (mm)	3.480/1.976/1.135
Capacidad del depósito (l)	100
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	4,8
Velocidad Máxima (km/h)	314
Consumo Urbano (l/100 km)	—
A 90 km/h (l/100 km)	—
A 120 km/h (l/100 km)	—

NUEVAS LLANTAS
No sólo ha variado el diseño de las llantas, también lo ha hecho su tamaño. Su diámetro es ahora, nada menos, de dieciocho pulgadas. Más grandes que las de cualquier moto deportiva.



fraseando a uno de nuestros más conocidos ministros, que ha sufrido un ajuste fino. El cuadro de instrumentos, que contiene la habitual cantidad de información de Ferrari y los asientos y los paneles de las

puertas han sido rediseñados. Los asientos también son diferentes y van situados un ápice más bajos para dejar mayor distancia hasta el techo. Con todo, la mayor transformación está localizada en la conso-



TRASERA SIMILAR
Visto desde atrás, si no se aprecian las llantas, el 512 TR se confunde fácilmente con un Testarossa. La rejilla que cubre los pilotos es idéntica. La diferencia más apreciable radica en que la línea es menos afilada y los perfiles más redondeados.

la, que en el 512 TR no une el salpicadero con la parte del túnel central. Ahora, los pequeños instrumentos que estaban situados en ella, se han recolocado, justo por debajo del salpicadero, en un pequeño pa-

nel, que al igual que los asientos y el interior de las puertas va forrado en piel. De momento, del Ferrari 512 TR se fabricarán seis unidades al día y se calcula que será, en Italia y Estados Unidos, entre un 10 y

un 15 por ciento más caro que el Testarossa. Si en España, donde llegará a finales de enero, se cumple el mismo principio, se situará entre 32 y 35 millones de pesetas.

Giancarlo Perini

AL VOLANTE

EL FERRARI 512 TR solicita más de su piloto que el Testarossa, pero en contrapartida devuelve mucho más. Tanto en satisfacción de conducción como en efectividad. Introducirse en su interior no es tarea fácil, como suele ser habitual en este tipo de vehículos. Para acomodarse hay que traspasar el ancho frontal, donde están situados el freno de mano y las palancas para abrir el maletero y el capó. Una vez en el interior, se requiere un cierto tiempo para encontrar la postura más adecuada. Por fortuna, el volante se regula longitudinalmente ya que si no los pedales quedarían excesivamente próximos y aquél demasiado alejado. Y a pesar de que los asientos están situados más bajos, la cabeza sigue quedando muy próxima al techo. Pero una vez acomodados, comienzan las satisfacciones. Sólo arrancar se deja sentir el elevado y delicioso sonido del motor detrás de nuestra espalda.

Sorprende la suavidad del embrague en cuanto se pisa para engranar la primera y ya en los primeros compases la caja de cambios, con la primera hacia atrás y las otras cuatro marchas formando la típica hache, anuncia su nuevo carácter: dócil y precisa. También el motor descubre pronto sus cualidades, que se van confirmando según pasan los kilómetros: se trata de un propulsor excelente. Considerablemente mejor que el del Testarossa, que ya disponía de un motor envidiable. Tiene una elevada potencia en toda su gama de revoluciones y sube, en quinta, de forma portentosa desde 750 revoluciones por minuto hasta 6.600, frontera donde está situada la línea roja. Al unísono, mientras se disfruta la entrega de potencia del motor, se van apreciando las otras virtudes del 512 TR. La suspensión es más dura que en el Testarossa, aunque absorbe bien las irregularidades del

asfalto, lo que redonda en una apreciable mejora del comportamiento. Sus reacciones son más predecibles y el tren trasero se comporta en relación a las posibilidades del delantero. Desliza sin sobresaltos del tren trasero o de las cuatro ruedas. La dirección es ligera y transmite con precisión lo que sucede entre el asfalto y los neumáticos. Por último, la frenada es excepcional. El pedal va duro, pero permite dosificar con precisión, aspecto importante por la ausencia de ABS, y la resistencia al calentamiento en utilización intensiva es sobresaliente. La instrumentación es toda tradicional con relojes analógicos y los números naranjas sobre fondo negro se leen con facilidad. Uno se siente a los mandos de un vehículo de competición, aunque sólo sea por la comparación con el Testarossa, que ya queda lejos.



Esfuerzo recompensado



155.000 Ptas.*

Regálame la Wallaroo, y te prometo que estudiaré mucho, y me sacaré el curso, y el BUP, y el COU, y la carrera, y el Master, y mil becas... y que nunca me sacaré el casco.



199.000 Ptas.*

Regálame la Visión Met-in, y prometo que siempre llevaré el casco y que haré caso de todas las señales. Y que no me pondré faldas tan cortas.

PROMESAS, PROMESAS...



222.900 Ptas.*

Si me regalo la Scoopy, me prometo no ponerme la excusa de salir más tarde para evitar atascos. Ni la de no encontrar aparcamiento. Ni llegar tarde nunca más a ninguna reunión.



312.000 Ptas.*

Regálame la NSR, y prometo que no fumaré, prometo que no beberé, prometo que no haré tonterías. Y prometo no volver a hacer promesas que no vaya a cumplir.



175.000 Ptas.*

Si me regalas la Visión, te... (Si no, hasta que estemos casados, ni lo sueñes).



UNA PROMESA ES UNA PROMESA

(*)Precios sin matricular

MONTESA-HONDA, S.A. Telf. (93) 474 02 52

S NUEVOS

O

I

C

E

R

A

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
ALEKO														
Aleko 2141	1.028.066	1.569	74	155	14,0	8,3	435,0							Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
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 ie	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 ie	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 ie 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 ie 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 ie	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 ie Le Mans	2.022.503	1.570	107	180	11,3	7,9	443,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie		84.056
75 1.8 ie	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 ie Le Mans	2.313.598	1.779	122	190	10,4	8,9	443,0	Serie	63.175	Serie	Serie	Serie		Serie
75 2.0 Twin Spark	2.618.450	1.962	148	198	8,2	8,6	443,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	262.542	84.056
75 Twin Spark Podium	2.676.787	1.962	148	198	8,2	8,6	443,0	Serie	63.175	Serie	Serie	Serie	262.542	Serie
75 3.0 V6 Q	3.730.449	2.959	192	230	7,5	11,9	442,0	Serie	63.175	Serie	Serie	Serie	262.542	Serie
75 2.0 TD	2.503.034	1.995	95	175	12,4	8,5	442,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie		84.056
75 2.4 TD	2.792.335	2.393	112	184	11,7	7,4	442,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie		84.056
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	110.000
164 2.0 V6 Turbo	4.983.598	1.996	210	240	7,2	10,1	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6	4.808.260	2.959	192	230	7,9	12,3	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	110.000
164 Quadrifoglio	5.570.260	2.959	200	231	7,7	11,3	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 2.6 TD	3.972.165	2.500	117	204	10,8	7,6	455,5	Serie	80.000	Serie	Serie	Serie	280.000	110.000
Spider 2.0 ie	3.429.598	1.962	126	190	9,0	9,1	425,8		45.000	Serie	Serie	Serie		Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	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	1.228.289	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0							
243 D	1.677.136	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0							
244 D	1.720.490	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0							

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	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	3.366.015	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 2.8 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.	3.996.014	2.309	133	202	11,9	10,5	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	143.486	158.231
100 2.8 E	4.588.014	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	33,6	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	33,6	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 20V Quattro	5.052.203	1.994	160	215	8,9	11,0	433,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.3 20V Cat.	4.692.015	2.309	170	217	8,6	11,3	433,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.3 20V Quattro Cat.	5.252.014	2.309	170	217	8,4	11,3	433,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe S-2	6.309.203	2.226	220	248	6,1	11,8	440,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8	9.454.529	3.562	250	244	7,6	13,2	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 Aut.	9.814.529	3.562	250	235	9,0	14,0	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
BERTONE														
Freeclimber TD T. Duro	3.714.758	2.443	115	153	13,9	10,9	414,5	230.000	Serie	Serie	Serie	Serie		Serie
Freeclimber 2.7 T. Duro	3.714.758	2.593	129	190	13,4	12,2	414,5	230.000	Serie	Serie	Serie	Serie		Serie
Freeclimber 2.7 Cabrio	3.714.758	2.593	129	150	13,4	12,2	414,5	230.000	Serie	Serie	Serie	Serie		Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	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	2.563.695	1.795	115	189	10,8	10,1	432,5	175.000	93.314	108.867	Serie	Serie	175.000	154.328
318i 4p (gama 91)	2.999.920	1.776	113	199	11,3	10,1	443,5	259.153	93.314	108.867	Serie	Serie	168.000	154.328
318i 4p Aut. (gama 91)	3.244.919	1.776	113	196	12,3	10,3	443,5	259.153	93.314	108.867	Serie	Serie	168.000	154.328
318i S	2.778.656	1.796	136	202	9,9	8,5	432,5	175.000	93.314	108.867	Serie	Serie	168.000	151.632
320i 2p	3.161.014	1.991	129	191	10,6	9,3	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	175.000	154.328
320i 4p (gama 91)	3.464.413	1.991	150	214	9,3	10,6	443,5	259.153	93.314	Serie	Serie	Serie	168.000	154.328
320i 4p Aut. (gama 91)	3.734.414	1.991	150	214	10,8	11,0	443,5	259.153	93.314	Serie	Serie	Serie	168.000	154.328
320i Cabrio	4													

IVA

La posibilidad de que, en enero del 92, el IVA de los automóviles baje cinco puntos, ha desencadenado una batalla entre todas las marcas. Desde la semana pasada, ofrecen en sus precios una bajada del cinco por ciento o bonificaciones similares en la compra de sus coches.

El análisis de este tema lo tratamos con más detalle en nuestra sección de Magazine (pág 41).

PRECIOS COCHES NUEVOS

ALFA ROMEO

OFERTAS

Durante este mes, Alfa Romeo aplica en todos sus modelos la bajada anticipada del IVA.

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 2p	3.902.016	2.494	171	221	8,3	11,5	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	154.328
325i 4p (gama 91)	4.321.014	2.494	192	234	7,9	11,8	443,5	259.153	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i 4p Aut. (gama 91)	4.559.413	2.494	192	231	8,9	12,0	443,5	259.153	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i X 2p	4.789.750	2.494	171	210	9,0	11,7	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	240.227
325i X 4p	4.954.751	2.494	171	210	9,0	11,7	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	240.227
325i Cabrio	5.219.751	2.494	171	214	9,0	11,5	432,5	175.000	70.755	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Touring	4.984.413	2.494	171	221	8,8	11,5	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i X Touring	5.944.414	2.494	171	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
M3 Sport Evolution	8.447.602	2.467	238	248	6,5	10,1	434,5	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Z1	8.544.413	2.494	171	239	7,9	10,4	392,7	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325 TD (gama 91)	3.773.107	2.498	115	198	12,0	7,5	443,5	259.153	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	154.328
325 TD Aut. (gama 91)	4.048.107	2.498	115	194	12,8	7,8	443,5	259.153	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	154.328
325 TD Touring	4.462.507	2.443	115	187	12,3	7,0	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
520i	4.144.413	1.990	150	211	10,6	9,8	472,0	Serie	118.608	Serie	Serie	Serie	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
525i	6.156.413	3.430	211	235	7,7	14,5	472,0	Serie	118.608	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
M-5	9.847.929	3.535	315	250	6,3	16,8	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
525 TDS	4.616.108	2.498	143	207	11,0	7,7	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	258.238
525 TDS Aut.	4.928.107	2.498	143	205	11,6	8,1	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	258.238
730i	6.277.602	2.986	197	225	9,3	15,0	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	212.094
735i	7.942.603	3.420	220	236	8,3	15,0	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
735 iL	8.347.602	3.420	220	236	8,3	15,0	502,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
750i A	10.537.929	4.988	300	240	7,4	15,0	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
750i AL	12.397.929	4.988	300	254	7,4	15,0	502,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850i	12.547.929	4.988	300	250	6,8	15,5	478,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

CITROËN

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	-	19.237	-	-	-	-	-
AX 3p 11 TE 5V	1.140.357	1.124	55	158	12,9	6,3	352,5	162.224	19.237	-	-	-	-	-
AX 3p 11 TRE 5V	1.218.155	1.124	55	158	12,9	6,3	352,5	162.224	19.237	15.028	15.028	-	-	48.090
AX 3p 14 TGS	1.300.493	1.360	75	175	10,8	6,8	352,5	162.224	19.237	-	-	-	-	48.090
AX 3p 14 TZX	1.362.246	1.360	75	175	10,8	6,8	352,5	162.224	19.237	Serie	Serie	-	-	48.090
AX 3p GT	1.423.305	1.360	85	177	9,3	7,3	351,7	162.224	19.237	15.028	15.028	-	-	48.090
AX 3p GTI	1.710.915	1.360	100	190	8,7	7,5	351,7	162.224	-	Serie	Serie	-	-	164.674
AX 5p 11 TE 4V	1.175.848	1.124	55	156	13,2	6,2	352,5	-	19.237	-	-	-	-	-
AX 5p 11 TE 5V	1.206.266	1.124	55	158	13,2	6,3	352,5	162.224	19.237	-	-	-	-	-
AX 5p 11 TRE 5V	1.285.054	1.124	55	158	12,9	6,3	352,5	162.224	19.237	15.028	15.028	-	-	48.090
AX 5p 14 TGS	1.367.392	1.360	75	175	10,8	6,8	352,5	162.224	19.237	15.028	15.028	-	-	48.090
AX 5p 14 TZX	1.429.145	1.360	75	175	10,8	6,8	352,5	162.224	19.237	Serie	Serie	-	-	48.090
AX 5p GT	1.490.305	1.360	85	177	9,3	7,3	351,7	162.224	19.237	15.028	15.028	-	-	48.090
AX 3p 14 TD	1.326.902	1.360	53	155	16,5	4,7	352,5	-	19.237	-	-	-	-	-
AX 3p 14 TRD	1.394.830	1.360	53	155	16,5	4,7	352,5	-	19.237	15.028	15.028	-	-	48.090
AX 5p 14 TD	1.393.798	1.360	53	155	16,5	4,7	352,5	-	19.237	-	-	-	-	-
AX 5p 14 TRD	1.467.859	1.360	53	155	16,5	4,7	352,5	-	19.237	15.028	15.028	-	-	48.090
ZX 5p 1.4 Reflex	1.613.769	1.360	75	172	13,7	6,8	407,1	151.153	31.681	-	-	-	-	67.294
ZX 5p 1.4 Avantage	1.709.343	1.360	75	172	13,7	6,8	407,1	151.153	31.681	20.706	20.706	-	-	67.294
ZX 5p 1.4 Aura	1.778.769	1.360	75	172	13,7	6,8	407,1	151.153	31.681	Serie	Serie	-	-	67.294
ZX 5p 1.6i Reflex	1.743.121	1.580	90	181	13,5	7,9	407,1	151.153	31.681	-	-	-	-	67.294
ZX 5p 1.6i Avantage	1.781.488	1.580	90	181	13,5	7,9	407,1	151.153	31.681	20.706	20.706	72.472	-	67.294
ZX 5p 1.6i Aura	1.939.828	1.580	90	181	13,5	7,9	407,1	151.153	31.681	Serie	Serie	72.472	-	67.294
ZX 5p 1.9i Volcane	2.261.864	1.905	130	201	8,3	8,6	407,1	151.153	31.681	Serie	Serie	Serie	192.567	Serie
ZX 5p 1.9 D Reflex	1.792.613	1.905	71	167	16,1	5,9	407,1	151.153	31.681	-	-	72.472	-	-
ZX 5p 1.9 D Avantage	1.868.737	1.905	71	167	16,1	5,9	407,1	151.153	31.681	20.706	20.706	71.401	-	67.294
BX 16 TGS Prestige	1.968.324	1.580	94	171	12,7	8,0	424,0	171.895	42.339	Serie	Serie	-	-	-
BX 19 TGS Prestige	2.089.144	1.905	107	181	10,7	8,0	424,0	171.895	42.339	Serie	Serie	Serie	220.767	68.419
BX 19 GTI	2.324.548	1.905	125	193	9,8	9,7	424,0	171.895	42.339	Serie	Serie	Serie	220.767	68.419
BX GTI 16V Prestige	3.200.577	1.905	160	215	8,6	9,9	424,0	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
BX 19 T2S Break	2.496.350	1.905	107	191	10,4	8,0	424,0	191.037	64.137	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
BX TD	1.886.149	1.796	60	155	17,2	6,8	424,0	-	42.339	24.472	24.472	-	-	88.740
BX 19 TD	2.085.940	1.905	71	157	13,8	7,2	424,0	171.895	42.339	24.472	24.472	-	-	88.740
BX 19 T2D Prestige	2.146.905	1.905	71	157	13,8	7,2	424,0	171.895	42.339	Serie	Serie	Serie	220.767	68.419
BX T2D Turbo Prestige	2.463.218	1.796	90	182	12,0	7,7	424,0	171.895	42.339	Serie	Serie	Serie	220.767	68.419
BX 19 TGD Break	2.429.790	1.905	65	151	17,0	7,2	424,0	191.037	64.137	-	-	-	-	-
XM 2.0i Luxe	3.255.260	1.998	130	205	11,5	8,6	470,8	Serie	49.040	Serie	Serie	Serie	210.696	70.056
XM 2.0i Luxe Aut.	3.593.454	1.998	130	202	14,4	8,1	470,8	Serie	49.040	Serie	Serie	Serie	210.696	70.056
XM 2.0i Grand Luxe	4.069.945	1.998	130	202	11,5	8,6	470,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XM 2.0i Grand Luxe Aut.	4.336.159	1.998	130	206	14,4	8,6	470,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XM V6i	5.041.259	2.849	170	222	9,7	13,9	470,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XM V6i Aut.	5.307.454	2.849	170	220	10,9	13,9	470,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XM V6i 24V	6.011.545	2.975	200	235	8,6	11,4	470,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XM Diesel Luxe	3.475.661	2.138	83	171	17,6	7,7	470,8	Serie	49.040	Serie	Serie	Serie	210.696	70.056
XM TD Grand Luxe	4.395.430	2.088	110	192	12,4	8,0	470,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	210.696	Serie

DAIHATSU

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Appiauno 1.6 iX 16V Sp	2.286.952	1.360	105	185	9,8	8,5	428,0	200.000	24.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rocky TD Intercooler EX	3.184.578	2.765	102	145	17,2	12,6	411,5	187.293	35.715	-	-	-	-	-
Rocky TD Intercooler EL	3.383.740	2.765	102	145	17,2	12,6	411,5	187.293	35.715	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Feroza EL II	2.462.374	1.580	85	143	14,2	11,8	368,5	196.000	24.885	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

FERRARI

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Mondial T	15.908.940	3.405	300	255	6,3	11,9	453,5	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Mondial Cabrio T	17.937.253	3.405	300	255	6,3	11,9	453,5	-	Serie					

CITROËN

La gama Citroën ha experimentado una ligera subida de precios que reflejamos ya esta semana. Desaparecen un buen número de versiones del BX y aparecen dos versiones especiales de los BX 19 TZX y BX TZX Turbo con el nombre de Prestige. También el precio de las opciones se ha encarecido muy ligeramente. Casi todos los modelos ofrecen agrupaciones opcionales que resultan más económicas y, en el caso de ser elegidas, incluyen la pintura metalizada de forma gratuita.

OFERTAS

AX:

Fórmula de financiación especial: con cuotas mensuales a partir de 15.900 pesetas al mes y un T.A.E. de hasta el 9,90 por ciento.

AX 11 TE 4v:

120.000 pesetas de descuento.

ZX:

Promoción de cuatro coches con un sólo precio: 1.645.000 pesetas. Las versiones de esta promoción son el ZX 1.6i Advantage, el ZX 1.4 Reflex con aire acondicionado, el ZX 1.9 Diesel Reflex y el ZX 1.4 Aura con equipamiento de lujo.

ZX 1.4 Reflex: 100.000 pesetas de descuento.

BX Prestige Diesel: Serie limitada con motor diésel a precio de gasolina.

BX TD Diesel: 150.000 pesetas de descuento.

XM 2.0i Luxe: 200.000 pesetas de descuento.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Orion CLX 1.6	1.794.788	1.598	90	177	12,1	7,8	421,0	147.000	27.000	(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 3p.	2.523.108	1.998	125	195	9,7	9,2	442,5	-	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra CLX 2.0 4p.	2.179.919	1.998	109	178	11,3	8,0	446,5	-	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra CLX 2.0i 4p.	2.439.918	1.998	125	195	9,7	7,9	446,5	-	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra CLX 2.0i 4x4 4p.	3.029.918	1.998	125	190	10,2	9,1	446,5	-	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	-	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	-	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra Cosworth 4x4 4p.	4.562.203	1.998	220	240	6,9	12,7	449,5	-	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	-
Sierra CLX 2.0 5p.	2.179.919	1.998	109	178	11,3	8,0	442,5	-	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra CLX 2.0i 5p.	2.439.918	1.998	125	195	9,7	7,9	442,5	-	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra Ghia 2.0i 5p.	2.739.918	1.998	125	195	9,7	7,9	442,5	-	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	Serie
Sierra Ghia 2.0i 5p. Cat.	2.822.918	1.998	118	190	10,0	8,2	442,5	-	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	Serie
Sierra XR4 2.0i 5p.	2.623.108	1.998	125	195	9,7	9,2	442,5	-	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	-	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	-	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	-	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	-	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	-	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	-	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	-	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio Cosworth 24V	5.819.203	2.935	195	225	8,8	12,7	474,5	-	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.0i GL 5p.	3.237.919	1.998	125	189	10,8	9,8	466,9	-	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.0i Ghia 5p.	3.652.919	1.998	125	189	10,8	9,8	466,9	-	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio Ghia 2.9i 5p.	4.072.203	2.935	145	204	9,2	12,6	466,9	-	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	-	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

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

HONDA

Civic 1.5i 16V LSI	2.181.787	1.493	90	182	9,7	7,6	408,0	200.000	-	Serie	Serie	Serie	-	-
CRX	3.001.788	1.590	130	212	7,5	7,2	375,0	-	Serie	Serie	Serie	-	-	
Concerto GL 1.4 16V	2.001.013	1.396	88	175	11,0	8,1	426,5	200.000	-	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	-	
Concerto 1.6 16V aut. 4p	3.062.013	1.590	124	190	10,0	8,8	441,5	-	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	
Concerto 1.6i 16V aut. 5p	2.977.014	1.590	124	190	10,0	8,8	426,5	-	Serie	Serie	Serie	Serie	-	
Accord 2.0i 16V	3.321.787	1.997	135	202	9,2	9,3	468,5	-	Serie	Serie	Serie	Serie	-	
Accord 2.0i 16V aut.	3.771.787	1.997	135	196	11,2	9,2	468,5	-	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	-	
NSX 3.0i VTEC	12.054.528	2.977	274	270	5,9	11,0	440,5	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	

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

IATO

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

INNOCENTI

990 SE	1.356.350	993	53	143	16,2	7,3	316,0	-	-	Serie	-	-	-	-
990 SL	1.236.651	993	53	144	16,2	7,3	316,0	-	-	-	-	-	-	-
990 MSE Aut.	1.436.989	993	53	145	16,2	7,4	316,0	-	-	Serie	-	-	-	-
Turbo de Tomaso	1.535.106	993	72	162	10,8	8,9	313,8	-	-	Serie	-	-	-	Serie
990 DSE	1.525.906	993	37	124	11,7	5,7	316,0	-	-	Serie	-	-	-	-

ISUZU

Trooper LS 2.8 TD 3p	3.390.219	2.771	109	156	15,7	10,4	407,5	-	Serie	Serie	Serie	Serie	-	-
Trooper LS 2.8 TD 5p	3.682.919	2.771	105	158	19,7	10,4	447,0	-	Serie	Serie	Serie	Serie	-	-

JAGUAR

XJ6 3.2	6.634.329	3.239	200	211	9,1	12,7	499,0	-	Serie	131.330	Serie	Serie	Serie	Serie	173.350
XJ6 4.0	7.746.329	3.980	223	225	7,6	13,3	499,0	-	Serie	131.330	Serie	Serie	Serie	Serie	173.350
Sovereign 3.2	7.533.329	3.239	200	211	9,1	12,7	499,0	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
Sovereign 4.0	8.560.329	3.980	223	220	8,6	14,4	499,0	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
Sovereign V12	8.832.328	5.343	295	230	7,7	17,5	498,0	-	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	
Daimler DD6	10.056.329	5.345	260	223	8,9	16,9	499,0	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
XJ5 4.0 Coupé	8.746.329	3.980	223	228	7,9	13,4	476,4	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
XJ5 V12 Coupé	10.516.329	5.345	280	237	8,2	16,6	476,4	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
XJ5 V12 Cabrio	11.811.320	5.345	280	230	8,5	16,8	476,4	-	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	

LADA

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

Durante este mes, Fiat aplica en sus modelos los beneficios de la bajada del IVA previstos para el 92.

OFERTAS

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

Gama Tipo (excluida la versión 2.0 16V): Descuento final hasta de 100.000 pesetas.
Tempra 1.8 y TD: Nueva



FORD

OFERTAS

Fiesta:

El Fiesta Pachá Plus 1.3 por el precio del Fiesta Pachá 1.1. Fiesta Ghía 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 1.6 Ghía y Equipo:

Aire acondicionado gratis.

Escort Nomade 1.6:

Aire acondicionado gratis.

Orion Class:

Aire acondicionado gratis.

Orion Ghía 1.6:

Llantas de aleación y aire acondicionado gratis.

Sierra 2.0i CLX:

Aire acondicionado + ABS + Dirección asistida + 125 CV, desde 2.390.000 pesetas.

HONDA

Adquiriendo un automóvil Honda antes de finalizar el año, también se beneficiará de una ventaja equivalente a la previsible bajada de impuestos del próximo año.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists various car models and their specifications.

MITSUBISHI table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas.

MORGAN table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas.

NISSAN table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists various car models and their specifications.

OPEL

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists various Opel car models and their specifications.

LADA

OFERTAS Samara:

Credilada ofrece una forma muy especial de financiación. Ahora se puede adquirir el modelo Samara desde sólo 6.000 pesetas al mes durante el primer año (14 cuotas), y una entrada de 297.000 pesetas. Con un interés T.A.E. del 14,9 por ciento y 42 cuotas de 19.980 pesetas durante los tres años restantes.

PRECIOS COCHES NUEVOS



LANCIA

También Lancia ofrece en toda su gama unas condiciones de compra similares a las que pueden estar vigentes en 1992. Además, a través de Lancia Credit, se puede ahora financiar un millón de pesetas sin ningún interés, siempre que el tiempo máximo de financiación sea de un año.



OPEL

Algunos modelos de la gama Opel han experimentado una ligera subida que se refleja ya en nuestra lista de precios. Los Opel Corsa suben un 1,2 por ciento, los Calibra un 0,75 por ciento y los Omega un 1 por ciento. También el precio de sus opciones se han acogido a la subida. El resto de los modelos mantienen los mismos precios.

OFERTAS

Corsa :
Hasta 100.000 pesetas de descuento.

Kadett:
Hasta 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	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
PANTHER														
Panther Kallista	5.431.014	2.933	150	195	7,2	9,6	389,0						185.000	51.500

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	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		25.800	22.850	22.850			
106 XR 1.4	1.341.069	1.380	75	175	11,4	6,7	356,4	147.200	25.800	22.850	22.850			
106 XT 1.4	1.476.068	1.380	75	175	11,4	6,7	356,4	147.200	25.800	Serie	Serie		185.000	51.500
106 XSI	1.721.069	1.380	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	14,8	7,0	370,5		25.800					
205 Winner 3p	1.251.000	1.124	55	146	14,6	7,0	370,5		25.800					
205 Plus 3p	1.327.038	1.294	55	156	13,8	8,2	370,5		25.800					
205 XT 3p	1.560.219	1.380	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							
205 Aut. 3p	1.717.788	1.580	80	166	14,2	8,1	370,5	147.200	25.800			78.900		
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					
205 Winner 5p	1.311.000	1.124	55	155	14,6	7,0	370,5		25.800					
205 GR 5p	1.431.669	1.294	65	156	13,8	8,2	370,5		25.800	20.600	20.600			
205 SR 5p	1.542.468	1.294	65	156	13,8	8,2	370,5		25.800	Serie	Serie			
205 GT 5p	1.621.418	1.380	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							
205 Winner D 3p	1.402.160	1.769	60	155	15,1	6,6	370,5		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		
205 XTD 3p	1.653.200	1.769	60	155	15,1	6,6	370,5	147.200	25.900	Serie	Serie	78.900		
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	1.522.099	1.769	60	155	15,1	6,6	370,5		25.800					
205 GRD 5p	1.581.800	1.769	60	155	15,1	6,6	370,5		25.800	20.600	20.600			
205 GTD 5p	1.712.300	1.769	60	155	15,1	6,6	370,5	147.200	25.800	Serie	Serie	78.900		
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 CJ	2.194.000	1.360	70	174	12,3	7,8	370,5		25.800	20.600	20.600			
205 Cabrio CTI	2.943.118	1.580	115	190	9,7	8,0	370,5	147.200	25.800	Serie	Serie	78.900		Serie
309 Trio	1.671.069	1.294	65	164	13,6	8,2	405,0		30.900					
309 GL Profil	1.596.868	1.294	65	164	13,6	8,2	405,0		30.900					
309 Look	1.645.489	1.294	65	164	13,6	8,2	405,0		30.900					Serie
309 Aut.	2.122.618	1.580	80	165	17,1	9,1	405,0	151.600	30.900	Serie	Serie	Serie		
309 GR	1.717.288	1.442	83	173	12,3	8,3	405,0		30.900					
309 Best Line	1.706.788	1.580	92	180	10,5	7,5	405,0		30.900					
309 GT 1.6	1.906.288	1.592	94	175	10,5	8,5	405,0	151.600	30.900	Serie	Serie	Serie	61.900	
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	
309 GTX	2.129.119	1.905	105	190	10,4	8,3	405,0	151.600	30.900	Serie	Serie	Serie		Serie
309 GTI	2.328.283	1.905	130	199	8,0	9,1	405,0	151.600	30.900	Serie	Serie	Serie		Serie
309 GTI 16V	2.574.913	1.905	180	220	7,5	9,8	405,0		30.900	Serie	Serie	Serie		Serie
309 Trio D	1.677.200	1.905	65	162	16,8	6,4	405,0		30.900			80.300		
309 GLD Profil	1.745.800	1.905	65	162	16,8	6,4	405,0	151.600	30.900			80.300		
309 Best Line D	1.887.200	1.905	65	162	16,8	6,4	405,0		30.900					
309 GTD	2.010.700	1.905	65	162	16,8	6,4	405,0	151.600	30.900	Serie	Serie	Serie	61.900	
309 Look D	1.856.699	1.905	65	162	16,8	6,4	405,0		30.900	Serie	Serie	Serie		
309 GTDT	2.271.699	1.769	78	175	13,0	6,4	405,0	151.600	30.900	Serie	Serie	Serie		Serie
405 GL	2.048.119	1.580	92	176	11,6	9,0	441,0		45.300					
405 GR	2.372.919	1.905	110	185	10,2	8,9	441,0	175.200	45.300					
405 GR x 4	3.234.319	1.905	110	185	10,2	8,9	441,0		45.300	Serie	Serie	Serie		
405 GR Break	2.498.719	1.905	110	185	10,7	8,9	441,0	175.200	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	198	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	180	215	8,6	9,0	441,0		45.300	Serie	Serie	Serie		Serie
405 GLD	2.402.300	1.905	70	165	16,4	5,8	441,0	175.200	45.300					
405 GRDT	2.697.119	1.769	90	180	12,2	6,2	441,0	175.200	45.300					
405 GRDT Break	2.805.418	1.769	90	180	12,2	6,2	441,0	175.200	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	
605 SVI	2.695.082	1.998	130	203	10,3	8,6	472,1		60.000	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
605 SV 3.0	4.982.714	2.975	170	222	8,9	10,8	472,1		60.000	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
605 SV 24	5.967.293	2.975	200	235	8,0	11,0	472,1		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

NOTA: Opcion 1: Incluye llantas de aleación ligera y elevallas eléctricas traseros: 118.500 ptas.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
POLONEZ														
Polonez 1900	1.118.781	1.481	75	190	15,0	8,8	420,0							

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	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	Serie
968 Tiptronic	8.474.530	2.990	240	247	7,9	12,3	432,0	Serie	147.630	Serie	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	Serie
911 Carrera 2 Coupé	10.705.905	3.600	280	260	5,7	11,3	425,0	Serie	183.540	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MODELO	PVP	CC
--------	-----	----

RENAULT

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	471,3	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	2.088	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	3.960	189	180	10,0	15,5	428,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Jeep Cherokee Limited	4.851.014	3.988	178	170	10,2	14,2	428,8	Serie	45.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Jeep Wrangler	2.053.571	2.461	105	145	13,6	14,3	381,3	Serie	29.500	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

ROLLS ROYCE/BENTLEY

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
Comiche Convertible	37.010.529	6.750	218	206	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 Mullanne S	22.322.029	6.750	218	204	10,0	21,0	537,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Bentley Turbo R	26.436.830	6.750	320	217	7,0	20,6	527,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Bentley Turbo R Largo	30.551.529	6.750	320	217	7,0	20,6	537,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Bentl. Continent. Convert.	36.072.230	6.750	218	208	10,0	21,0	519,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

ROVER

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	1.279.069	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	1.637.788	1.396	95	180	9,8	6,5	352,1	-	19.000	Serie	Serie	-	-	Serie
Maestro MG 2.0i	2.092.789	1.994	117	176	9,2	9,8	405,0	240.000	17.256	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Montego 1.6 SL	1.738.788	1.589	83	165	11,2	6,9	446,6	240.000	17.750	-	Serie	Serie	-	-
Montego 1.6 Clubman	1.793.787	1.589	83	165	11,2	6,9	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	-	-	-
Montego 2.0 GSi	2.223.788	1.994	111	185	9,2	8,7	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	Serie	-	-
Montego Estate GTi	2.403.788	1.994	112	171	9,5	9,8	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Montego 2.0 GTi	2.310.538	1.994	112	171	9,2	9,4	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Montego 2.0 DSL	2.285.389	1.994	81	163	12,5	5,1	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	Serie	-	-
Montego 2.0 DSL Clubman	2.350.389	1.994	81	163	12,5	5,1	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 214 Si 3p	1.815.070	1.396	95	174	11,9	7,4	422,0	182.500	30.000	-	-	-	-	-
Rover 214 Si 5p	1.876.069	1.396	95	174	11,9	7,4	422,0	182.500	30.000	-	-	-	-	-
Rover 214 GSi 16V 5p	2.039.069	1.396	95	174	11,9	7,4	422,0	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 216 GSi 16V 5p	2.305.920	1.590	116	192	9,8	8,6	422,0	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 216 GSi 16V Aut. 5p	2.447.920	1.590	116	190	11,5	8,7	422,0	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 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	2.176.788	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	88	170	12,0	6,1	436,5	30.000	-	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	116	190	11,3	7,0	469,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rover 827 Sterling	5.171.014	2.675	177	219	8,6	10,4	469,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rover 827 Sterling Aut.	5.382.014	2.675	177	215	9,4	11,4	469,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rover 827 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	3.494.014	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 CDI 2.3 16V 4p	4.127.464	2.290	150	205	10,5	8,9	478,0	165.000	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
9000 CDT 2.0 16V 4p	4.938.514	1.985	165	215	8,9	10,3	478,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CDT 2.3 16V 4p	5.207.703	2.290	200	230	8,0	10,7	478,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CSI 2.0 16V 5p	4.074.014	1.985	130	190	11,0	9,6	462,0	165.000	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
9000 CSI 2.3 16V 5p	4.273.514	2.290	150	201	10,5	8,9	462,0	165.000	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
9000 CST 2.0 16V 5p	5.071.514	1.985	165	215	8,9	10,3	462,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CST2.3 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	-	-	-	-	-	-	25.669
Ibiza														

SEAT

Seat incorpora también en sus precios una reducción equivalente a la bajada del IVA.

OFERTAS Marbella:

60.000 pesetas de descuento.

Ibiza:

175.000 pesetas de descuento según versiones.

Ibiza Diésel:

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

Málaga:

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



TOYOTA

Esta semana incluimos en nuestra lista el nuevo todo terreno Four Runner y los nuevos Toyota Supra con motor turbo y 235 caballos de potencia.

El Four Runner que aparece en nuestro mercado es la versión con motor de gasolina de seis cilindros en V, g1

que desarrolla 143 caballos de potencia. Su equipamiento es de primer orden e incluye de serie dirección

asistida, aire acondicionado, cierre centralizado y elevalunas, retrovisores y techo eléctricos entre otras muchas cosas.

38 / Motor 16

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Celica 2.0i 16V	4.268.542	1.988	160	210	8,4	9,8	436,0	Serie	44.908	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Supra 3.0i Turbo	6.576.593	2.954	235	245	6,3	12,5	462,0	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Supra 3.0i Turbo Targa	6.893.118	2.954	235	245	6,3	12,5	462,0	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Land Cruiser 250 TDI	3.159.308	2.499	114	145	20,7	12,4	435,0	-	40.936	-	-	-	-	-
Land Cruiser Station Wagon	6.171.437	3.356	145	160	17,4	13,0	397,5	Serie	65.750	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Four Runner V6	4.492.308	2.958	143	165	15,3	14,3	447,0	Serie	50.000	Serie	Serie	Serie	-	-

UMM

100 DA Corto	2.242.319	2.498	78	121	24,9	12,5	413,0	22.824,0	31.920	-	-	-	-	75.040
100 DTI Corto	2.433.679	2.498	110	140	21,5	13,6	413,0	22.824,0	31.920	-	-	-	-	75.040
100 DAS Corto	2.125.279	2.498	78	121	24,9	12,5	413,0	22.824,0	31.920	-	-	-	-	75.040
121 DA Largo	2.367.199	2.498	78	121	24,9	12,5	485,7	22.824,0	31.920	-	-	-	-	75.040
121 DTI Largo	2.607.399	2.498	110	140	21,5	13,6	485,7	22.824,0	31.920	-	-	-	-	75.040

VOLKSWAGEN

Polo Fox 1.05 4V	1.114.689	1.043	45	145	20,5	7,1	372,5	-	23.900	-	-	-	-	-
Polo Fox 1.05 5V	1.195.820	1.043	45	145	20,3	7,1	372,5	-	23.900	-	-	-	-	-
Polo Fox D 1.4 5V	1.475.820	1.395	50	142	19,5	5,8	372,5	-	23.900	-	-	-	-	-
Polo CL 1.05 5V	1.229.689	1.043	45	145	20,3	7,1	372,5	-	23.900	-	-	-	-	-
Polo CL 1.3 5V	1.346.069	1.272	55	155	15,5	8,4	372,5	-	23.900	-	-	-	-	-
Polo Coupé Fox 1.05 4V	1.114.689	1.043	45	145	20,5	7,1	372,5	-	23.900	-	-	-	-	-
Polo Coupé Fox 1.05 5V	1.199.688	1.043	45	145	20,3	7,1	372,5	-	23.900	-	-	-	-	-
Polo Coupé Fox D 1.4 5V	1.479.689	1.395	50	141	19,5	5,8	372,5	-	23.900	-	-	-	-	-
Polo Coupé CL 1.05 5V	1.239.689	1.043	45	145	20,3	7,1	372,5	-	23.900	-	-	-	-	-
Polo Coupé GT 55 5V	1.361.069	1.272	55	155	15,5	7,4	372,5	-	23.900	-	-	-	-	-
Polo Coupé GT Injection	1.491.070	1.272	80	175	12,1	7,7	372,5	-	23.900	-	-	-	-	-
Polo Coupé G-40	1.751.069	1.272	115	196	8,6	7,7	372,5	-	-	-	-	-	Serie	
Polo Classic C 1.3 5V	1.291.203	1.272	55	155	15,5	7,4	397,5	-	26.200	-	-	-	-	-
Polo Classic CL 1.3 5V	1.491.070	1.272	55	155	15,5	7,4	397,5	-	26.200	-	-	-	-	-
Polo Classic CD 1.4 5V	1.444.589	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	1.395	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.	2.018.519	1.781	112	189	10,3	8,6	399,0	259.398	32.538	24.500	24.500	117.390	139.850	-
Golf GTI 3p. 16V	2.499.015	1.781	139	209	9,0	9,6	399,0	356.000	32.538	Serie	Serie	160.000	228.000	-
Golf GTI 3p. G-60	2.626.014	1.781	160	216	8,3	10,2	399,0	204.000	32.538	Serie	Serie	Serie	204.000	Serie
Golf CL D 3p.	1.846.069	1.588	54	148	18,7	6,7	399,0	259.398	32.538	27.500	27.500	108.104	139.850	-
Golf Sprinter GTD 3p.	2.047.069	1.588	70	170	14,5	6,7	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf GTD 3p.	2.312.919	1.588	80	173	13,2	6,9	399,0	259.398	32.538	Serie	Serie	Serie	139.850	-
Golf Sp. Stream	1.663.129	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.	1.839.069	1.595	75	167	14,1	7,5	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf Sprinter GT 90 5p.	1.959.919	1.781	90	174	11,7	8,8	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf Collection GT 5p.	1.887.519	1.781	90	174	11,7	8,8	399,0	259.398	32.538	Serie	Serie	108.104	108.104	139.850
Golf CL 90 5p. Aut.	2.162.919	1.781	90	174	13,7	9,2	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf GTI 5p.	2.100.918	1.781	112	189	10,3	8,6	399,0	326.000	32.538	42.500	42.500	166.000	276.000	-
Golf Collection GTI 5p.	2.142.518	1.781	112	189	10,3	8,6	399,0	326.000	32.538	Serie	Serie	166.000	276.000	-
Golf GTI 16V 5p.	2.611.015	1.781	139	209	9,0	9,6	399,0	326.000	32.538	Serie	Serie	160.000	228.000	-
Golf GTI G-60 5p.	2.734.014	1.781	160	216	8,3	10,2	399,0	204.000	32.538	Serie	Serie	Serie	204.000	Serie
Golf CLD 5p.	1.928.069	1.588	54	148	18,7	6,7	399,0	259.398	32.538	43.500	43.500	108.104	139.850	-
Golf Sprinter GTD 5p.	2.130.069	1.588	70	170	14,5	6,7	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	Serie	139.850	-
Golf Collection TD 5p.	2.138.669	1.588	70	158	15,0	6,7	399,0	259.398	32.538	Serie	Serie	108.104	139.850	-
Golf GTD 5p.	2.424.920	1.588	80	173	13,2	6,9	399,0	259.398	32.538	Serie	Serie	Serie	139.850	-
Golf Collection GTD 5p.	2.394.800	1.588	80	173	13,2	6,9	399,0	259.398	32.538	Serie	Serie	Serie	139.850	-
Golf GL Cabrio	2.280.469	1.595	75	167	14,0	8,0	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	8,6	11,6	405,0	Serie	32.538	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
Corrado G-60	4.211.015	1.781	160	216	8,3	9,6	405,0	Serie	32.538	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
Passat CL 1.8	2.335.515	1.781	90	171	16,1	8,7	457,0	262.000	42.000	41.088	Serie	Serie	182.000	117.000
Passat GL 2.0	2.870.514	1.984	115	191	11,3	9,2	457,0	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	182.000	117.000
Passat GL 2.0 Aut.	3.089.514	1.984	115	190	12,7	9,3	457,0	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	182.000	117.000
Passat GT 16V	3.378.798	1.781	136	208	10,2	11	457,0	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	182.000	117.000
Passat GT Sincro G-60	4.135.608	1.781	160	210	9,6	10,3	457,0	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	182.000	Serie
Passat CL Turbodiesel	2.675.984	1.588	80	175	16,0	8,5	457,0	-	42.000	41.088	Serie	Serie	182.000	117.000
Passat Variant CL 1.8	2.562.515	1.781	90	171	14,2	8	457,0	-	42.000	41.088	Serie	Serie	182.000	117.000
Passat Variant CL 2.0	3.117.514	1.984												



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

EL WHISKEY JACK DANIEL'S está fabricado con el agua sin hierro de una cueva caliza de Tennessee. En el Hoyo nunca estamos demasiado atareados como para no hacer una pausa y tomar un sorbo de nuestro manantial de la cueva de Tennessee y agradecerle su agua sin hierro. Así, desde 1866 este recurso natural (y nuestro proceso de envejecimiento del carbón) han dado a Jack Daniel's una rareza inusual y, creemos, este especial número de clientes y amigos.



JACK DANIEL'S TENNESSEE WHISKEY

WAGAZZINE

ECONOMIA

A VUELTAS CON EL IVA

ANTE la filtración de una probable bajada del IVA en un 5 por ciento, a partir del próximo mes de enero, que ha venido a desestabilizar aún más el ya frágil mercado del automóvil, los fabricantes e importadores han reaccionado rápidamente y se han

apresurado a anunciar, a toda página y con grandes titulares, la aplicación inmediata de la anunciada rebaja.

Esto puede llevar a cierta confusión entre los posibles compradores. Todas las casas venían aplicando ya, a lo largo del año, unos sustanciales descuentos de hasta 200.000 pesetas, tratando de paliar la grave crisis por la que atraviesa el sector; unas ofertas que se han visto incrementadas este mes, buscando cerrar el ejercicio lo mejor posible. Ahora, al proclamar esta rebaja, no mienten, pero tampoco aclaran que este descuento no es algo nuevo y que en la mayoría de los casos ya está incluido en las ofertas muy superiores que se venían ofre-



los fabricantes e importadores van a mantener el próximo año la guerra de ofertas o más bien van a respetar de una vez el armisticio que hasta ahora nunca han cumplido, aprovechando el tirón de ventas que sin duda tiene la referida rebaja del IVA. En todo caso, la pregunta sin respuesta sigue siendo: ¿es mejor aprovechar las ofertas de diciembre o esperar al mes de enero?

LO QUE HAY QUE SABER

CAMBIOS AUTOMATICOS

LENTAMENTE, muy lentamente, las transmisiones automáticas van ofreciéndose en los coches que se venden en nuestro país. Aún sigue

habiendo mucha gente que desconoce esta posibilidad o que tiene algunas ideas bastante equivocadas sobre estas mismas. Intentaremos despejar algunas dudas. ¿Es verdad que los cambios automáticos se estropean más que los manuales?

Rotundamente falso. Por si sirve de referencia, piense en las grandes máquinas de obras públicas, tienen cambios automáticos y cerca de la mitad de los coches que se fabrican en el mundo lo son. Como dato añadido: la inexistencia de embrague elimina uno de los elementos más delicados (y caros de reparar) de un automóvil.

¿Consumen más los coches con transmisión automática?

Sí, éstos consumen ligeramente más, especialmente en ciudad y en coches de cilindrada pequeña. Este incremento puede oscilar entre un 10 por ciento, para el caso más desfavorable y un 2 por ciento, en un coche de tipo medio en carretera.

La transmisión automática es para conductores perezosos a la hora de cambiar y especialmente

para circular por ciudad... Aunque para este tipo de conductores, el cambio automático es perfecto, un conductor más deportivo puede encontrarse perfectamente a gusto con un cambio automático de 4 velocidades, cambiando de marchas como en un coche manual, pero con



mayor rapidez. Se puede perfectamente practicar lo que mal llamamos «conducción deportiva». Y esto, sin fatigar ni los sincronizadores ni el embrague.

¿Es peligroso pisar el pedal del freno, creyendo que accionamos el embrague?

Es un error muy frecuente en los conductores poco habituados a los cambios automáticos; es-

pecialmente, en los primeros días de uso. Por ello, recomendamos que todos los pasajeros empleen el cinturón de seguridad. Un buen truco es que el conductor se descalce del pie izquierdo o que lo recoja lejos de los pedales hasta que esté habituado al manejo de un automático.

Me gustaría comprar un coche automático, pero los que hay son de alto nivel y el sobreprecio es muy elevado...

Comienza a haber en el mercado coches de tipo medio, como el Renault 21, Peugeot 405, Renault Clio, Fiat Uno, Ford Fiesta, Peugeot 205... en fin, un amplio catálogo donde elegir tamaño y marca a buen precio.



ACTUALIDAD

FAVORECER EL GASOLEO

Si algo no lo remedia, el año 1992 comenzará en nuestro país con una huelga generalizada del transporte por carretera. El motivo, la ya anunciada subida de los combustibles, que en el caso de las gasolinas y el gasóleo verá crecer su precio en siete pesetas el litro, por obra y gracia del nuevo Impuesto Especial que entra en vigor el primero de enero.

Mientras, el automovilista particular poco o nada puede hacer ante semejante medida, los transportistas sí se han organizado y preparan acciones contra ella. La subida es tan brutal que hasta desde dentro del Ministerio de Obras Públicas y Transportes se han lanzado propuestas para que se anule ese incremento.

En concreto, el secretario general para los Servicios de Transporte del MOPT, Manuel Panadero, ha remitido un informe al titular del Departamento en el que denuncia «los tremendos problemas que la prevista subida del impuesto de hidrocarburos causará al sector del transporte por carretera». En esta tesitura, Panadero reclama que no se lleve adelante esa medida, «al menos tal y como está inicialmente planteada».

De cara a las movilizaciones anunciadas, Panadero apunta que los ingresos públicos que se pretenden obtener con la subida de impuestos tendrán un costo totalmente desproporcionado, al perjudicar gravemente a los



transportistas y originar «conflictos y trastornos sociales de gran importancia». En el mismo informe se ofrecen alternativas:

- Eliminar el impuesto sobre el gasóleo de automoción. Esta posición plantea un problema de discriminación respecto a los usuarios de vehículos con motor de gasolina, y para mantener los ingresos del Estado habría que aumentar otros impuestos o reducir el gasto público.

- Gravar más a las gasolinas y reducir los impuestos del gasóleo. Con el fin de mantener la recaudación habría que aumentar el impuesto sobre gasolinas tanto como se redujera el del gasóleo. También es una posición discriminatoria y afectaría enormemen-

te a la tasa de la inflación.

- Trasladar las siete pesetas al IVA. El tipo que debería aplicarse, entonces, sería del 25 por ciento, con el consiguiente problema de cara a la armonización dentro de la Comunidad Europea. También disminuirían los ingresos fiscales porque se solicitaría la devolución de ese IVA.

- Devolución de la subida. La pérdida de los ingresos con esta alternativa es mínima. Además, fomenta el transporte público y permite un mayor control ante posibles fraudes.

En opinión de Panadero, esta sería la postura que resolvería el problema con menos inconvenientes, ya que es similar a la que ahora tienen los agricultores. Con ella se trata de que las empresas de

transporte justifiquen su consumo de gasóleo y soliciten a la Administración el reembolso de las siete pesetas por litro incrementadas desde enero.

Este sistema permite obtener una mejor información sobre el volumen de tráfico realizado por los transportistas, que permitiría, además, un aumento de los ingresos fiscales por IVA e Impuestos sobre la Renta y sobre Sociedades, con lo que se compensaría la pérdida recaudatoria que representan las devoluciones.

Otro argumento de peso, en favor de esta alternativa, es que muchas empresas ni siquiera solicitarían la devolución al estar acogidas al sistema de Estimación Objetiva, tanto para el IVA como para el Impuesto sobre la Renta. Además, se conservaría la recaudación del gasóleo consumido por empresas internacionales de transporte, a las que ya no interesaría adquirirlo fuera de España tal y como se prevé, ya que muchos transportistas aprovecharían sus viajes para repostar combustible en las fronteras francesa y portuguesa.

El sector del transporte ha recibido la promesa por parte del ministro José Borrell de introducir una enmienda de última hora en los Proyectos de Presupuestos Generales del Estado para 1992.

LIBROS

PARA NO COMPRAR A TONTAS Y A LOCAS

Los coleccionistas están de enhorabuena, ya que se acaban de editar una serie de guías de todos los modelos de las distintas marcas, con los precios y consejos para «no meter la pata» a la hora de comprar vehículos, sobre todo cuando se trata de series especiales. Hay muchos: Porsche, Triumph, Rolls-Royce, Bentley, Lamborghini, Cadillac, Ford, Lincoln, Ferrari, etcétera. Proceden de Estados Unidos, y se pueden adquirir en la librería *Collector*, en el número 168 de la calle Pau Claris, de Barcelona. El precio al que se venden es de 3.000 pesetas cada ejemplar.



CRITICA DE TIENDAS

HONDA EN BARCELONA

BERTECNO, es uno de los concesionarios oficiales de Honda en Barcelona. Fue inaugurado en el mes de mayo de 1990 y desde esa fecha ha conseguido unas cifras de ventas anuales de 450 unidades.

Una cifra interesante, si tenemos en cuenta las limitaciones con que se encuentran los concesionarios oficiales de los coches nipones. Para conseguir esta cifra, Ibertecno cuenta con un equipo de ventas compuesto por tres profesionales con larga experiencia en el mercado del automóvil que ofrecen a sus clientes un servicio muy personalizado.

Una de las peculiaridades de Ibertecno es la creación de un departamento exclusivo de atención y servicio al cliente, encargado de atender cualquier petición de mejora del servicio. Así mismo, este servicio tiene la misión de ofrecer a sus clientes las ofertas que están relacionadas con el sector del automóvil.

La exposición, decorada de manera funcional, pero acogedora, cuenta con una superficie de 600 metros cuadrados, en los que tienen cabida todos los modelos que Honda comercializa en España.

Entregas: Dependiendo del modelo y de si éste se encuentra en stock, pueden oscilar entre una semana y un mes.

Usados: Los admiten como operaciones de canje. Se encuentran revisados y acondicionados.

La comercialización se realiza de manera directa o a compraventas.

Servicio Técnico: Una de las mejores bazas de Ibertecno, ya que cuenta con 1.200 metros cuadrados de superficie, en los que tienen cabida los sistemas de diagnóstico y reparación más avanzados. Como elemento innovador hay que citar la sala dedicada a ofrecer un servicio rápido de reparación. El tiempo medio de reparación se sitúa en torno a las 24 horas.

Financiación y Seguros: Ibertecno ofrece libertad total a sus clientes. La oferta de financieras y entidades bancarias es muy amplia, mientras que en materia de seguros, el comprador puede optar por la marca que mejor se acomode a sus gustos o necesidades.

Dirección: Calle Balmes, número 212 de Barcelona. Tlf. (93) 238 00 21.

 Trato personal y directo

 Identificación externa poco visible

TRIUMPH POR FIN EN ESPAÑA

EL FABRICANTE INGLÉS de motocicletas Triumph acaba de firmar un contrato para la importación de sus vehículos a nuestro país con *Electra Motor*. Como en el caso de Francia, Italia y Holanda, la firma inglesa a confiado la importación de sus vehículos a los representantes respectivos de *Harley Davidson* en cada país. Se espera que a partir del mes de abril del próximo año, los modelos de su gama empiecen a estar disponibles en nuestro mercado. Los precios estarán a un nivel parecido al de los de sus rivales japoneses.



付属品 部品 融資 販売 保険 細心のおもてなし

至わり尽く

EL IMPERIO DE LOS SERVICIOS

せり

SUZUKI, un imperio tecnológico en el mundo del motor. Venга a las nuevas tiendas SUZUKI AUTO MADRID y disfrute de un auténtico imperio de los servicios.

Ahora abre las nuevas tiendas, tiendas exclusivas donde encontrará toda la gama de automóviles SUZUKI, sus recambios, accesorios y un servicio único y personalizado.

Abiertas al medio día todos los días y sábados por la mañana



SUZUKI AUTO MADRID, S. A.

EL IMPERIO DE LOS SERVICIOS

 LUCHANA 30 TEL.: 447 92 44

 CASTELLANA 132 TEL.: 563 28 04



MAS VALE PREVENIR

NO. NO ES EL COCHE DE Ramón Sánchez Ocaña. Es el vehículo de un ciudadano madrileño bastante harto de que le robasen el coche y ha decidido encadenar una rueda. El buen ciudadano, algo olvidadizo él, debió de tener algún percance mañanero cuando, medio dormido, arrancó su coche sin acordarse que la noche anterior lo había dejado sujeto con la cadena. El destrozo de la operación se puede imaginar. Nuestro protagonista decidió que la mejor manera de no olvidarse de las ataduras nocturnas era poner una generosa piedra que le recordase la bondad del procedimiento... y así sucesivamente.

MERCADO

NOVIEMBRE MALO

URAS, dos meses en los que parecía que el mercado se animaba, llegan las cifras de ventas de noviembre como un jarro de agua fría: crecimiento de apenas un 1,17 por ciento, lo que sitúa el conjunto del año con un descenso de 100.000 unidades respecto al año 1990. Lo malo no es que noviembre apenas haya supuesto una mejora inapreciable, sino que en diciembre el mercado puede desplomarse ante el anuncio de la rebaja en el IVA.



Por marcas, noviembre ha sido excelente para Citroën, con un 68 por ciento de incremento, pasando a vender más que Peugeot e incluso más que Seat. El modelo ZX, ya el más vendido de la marca, es el gran responsable de este éxito comercial. Renault también crece, gracias a que el Clio y el R-19 siguen ocupando las dos primeras posiciones del «ranking». Mientras que Opel se mantiene al mismo nivel que el pasado año, el resto de marcas, sufren retrocesos en sus

ventas, destacando la caída de 38 puntos de Volkswagen y 16 de Ford.

Los diez coches más vendidos en este mes han sido, por volumen de ventas, los siguientes:

Renault 19	4.806
Renault Clio	4.740
Ford Fiesta	3.835
Citroën ZX	3.785
Opel Corsa	3.605
Citroën AX	3.158
Peugeot 205	2.800
Seat Toledo	2.710
Seat Ibiza	2.408
Ford Escort	2.332

AGENDA

EN BUSCA DEL TESORO

Cada año por estas fechas, la Asociación Aragonesa de Vehículos Históricos culmina su temporada de actividades con una prueba muy especial: «la búsqueda del tesoro escondido», en el que toman parte todas las categorías. Será el día 15 de diciembre.

Más información: (976) 44 54 44.

HOMENAJE A FABREGAS

El viernes día 20, a las 13:30 todos los que lo deseen podrán asistir al acto



en el que se descubrirá la placa memorial de Salvador Fábregas, el que fuera presidente del Real Automóvil Club de Cataluña. La placa ha sido realizada por el artista Aureli Bisbé -tío de Fermín Vélez- y será colocada en el Circuito de Montmeló, en un acto organizado por el Real Automóvil Club de Cataluña, Real Motoclub de Cataluña, Automóvil Club de Andorra y la Escudería Barcelona.

DELANTE DE LA PANTALLA

Formula Indy desde Nazareth, aunque conviene aclarar que se trata del Nazareth norteamericano, en el estado de Pensilvania. Televisión Española ofrecerá el martes 17 de diciembre un resumen de esta espectacular prueba a las 19:30.

MATRICULA DE HONOR

PEUGEOT 2.000.000.

UN flamante Peugeot 205 GT de color rojo ha sido la unidad número 2 millones producida en la madrileña planta de Villaverde. Esta fábrica, uno de los complejos industriales más importantes de la comunidad madrileña, fue construida por Eduardo Barreiros en 1965, en-

samblando los Dodge Dart. Sucesivamente, se fabricaron en estas instalaciones los coches de las marcas Simca, Chrysler, Talbot y actualmente Peugeot. De los distintos modelos salidos de la fábrica madrileña, el más producido es el Peugeot 205, con 716.000 unidades, seguido por el Simca 1.200, del que se han fabricado 421.000 unidades. En la actualidad, en el millón de metros cuadrados de la fábrica trabajan 6.000 per-



sonas, con una producción de 135.000 coches anuales.

ESPAÑOLES PREMIADOS

Por tercera vez, desde que existen los Premios Europeos a la Conservación de la Naturaleza, otorgados por Ford, un proyecto español ha sido el galardonado. Se trata del proyecto, presentado por el Módulo de Promoción y Desarrollo de Llanes (Asturias), denominado «Plan



para el Ecodesarrollo de la Comarca Oriental de Asturias» y que ha sido elegido por el jurado, integrado por representantes de trece países europeos, presidido por el naturalista David Belamy.

PREMIO PARA EL DISCOVERY

Solo Auto 4x4 ha organizado, por segundo año consecutivo, la elección del Todo Terreno del Año. Los cuatro más votados

por los lectores pasan a una final en la que un jurado, compuesto por ocho miembros ajenos a la publicación, deciden cual de ellos es el ganador. Los cuatro finalistas fueron el Nissan Patrol Top Line, el Mitsubishi Montero V6 Corto, el Mitsubishi Montero Turbo Diesel Corto y el Land Rover Discovery cinco puertas TDi. Finalmente, el jurado otorgó el galardón al Land Rover Discovery.

NUEVO CITROËN ZX DIESEL



El diesel campeón.

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

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

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

La estructura de la carrocería del Nuevo Citroën ZX está provista de una

plataforma compuesta de un armazón de vigas de acero prerrevestido que garantizan la total integridad del habitáculo.

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

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

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

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


CITROËN

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



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

NUEVO CITROËN ZX. NACIDO CAMPEON

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



CLARO Y FUNCIONAL
 Todos los interruptores están al alcance de los dedos y los relojes se leen de maravilla.

VIRTUDES

- Estabilidad excelente
- Diseño original
- Calidad de acabado

MAZDA MX-3
PRECIO: 3.601.008 PTAS.

- Recuperaciones flojas
- Respaldo sin memoria
- Rueda de repuesto de emergencia

DEFECTOS

MAZDA M-X 3

UN COCHE COQUETO

Si los coches tuvieran sexo, indiscutiblemente el nuevo coupé deportivo de Mazda llamado MX-3 sería mujer.

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



TODO lo que lleva el sello Mazda es sinónimo de originalidad, como podemos constatar en su última creación, un deportivo de dos puertas, llamado MX-3. Después de un primer examen, quizá lo que más llama la atención sean las especiales ópticas delanteras, rasgadas en forma de lágrima, que re-

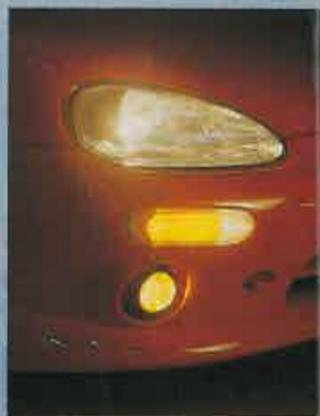




ELÉCTRICOS
Los elevalunas están en el panel de la puerta.



DE SERIE
El techo solar es de apertura eléctrica.



DIMINUTOS
Los faros delanteros para niebla son muy pequeños y redondos.



ORIGINALES
Las ópticas traseras tienen un diseño singular.



BAJITOS
Los asientos traseros tienen poca altura hasta el techo.



SIN MEMORIA
El respaldo no vuelve a su sitio.



DISTINTO
La línea de este coupé es muy personal. Resalta la enorme luneta trasera en la que se apoya el alerón.

cuerdan los ojos de una mujer. El resto del coche aporta soluciones singulares tales como: la enorme luneta trasera, que llega a ocupar parte de los laterales ofreciendo una visión panorámica; los diminutos y redondos faros para niebla insertados en el *spoiler* delantero y el particular diseño de las ópticas posteriores. Es indudable que para identificar al MX-3 no necesitamos

hacer ningún esfuerzo, es un coche muy peculiar que cuando lo miras parece que te corresponde. Después de su especial diseño, lo siguiente que destaca en el Mazda es la increíble suavidad de manejo de todos sus componentes, que lo convierten en el vehículo idóneo para ser conducido por una mujer.

El motor, que es catalizado, no impresiona por su potencia, aun-

que sus características nos hagan pensar lo contrario: seis cilindros, veinticuatro válvulas, doble árbol de levas en cabeza o inyección multipunto gestionada electrónicamente por un microprocesador. Es un estupendo motor de aluminio muy ligero y uno de los V6 más pequeños del mercado (1.845 c.c.), pero con el que se consiguen unas prestaciones decepcionantes para un

deportivo. Además, el problema se agrava en los adelantamientos, porque se recupera tranquilamente. Sin embargo, es un motor que hace gala de una suavidad fuera de lo corriente. Otra de sus virtudes es la ausencia de vibraciones. El sonido que emite es peculiar, distinto al de los demás motores, es bastante silencioso y, gracias al esmerado ajuste y acabado general del coche,

viajar resulta un placer, sin ruidos molestos ni silbidos del aire exterior. El motor sobresale, pues, por su extremada suavidad, por su voz particular, por su silencio y por su equilibrio. Sin embargo, defrauda un poco a la hora de exigirle repés para adelantar un coche o simplemente para quitarse de encima a un curioso que se nos ha pegado demasiado. No hay que olvidarse

que el MX-3 es un coupé de aspecto deportivo, del que se espera más viveza cuando pisamos a fondo el acelerador. De todos modos, supera los 200 kilómetros por hora de velocidad máxima sin esfuerzo.

Los consumos son aceptables (el peso del coche es 1.115 kilos), pero la autonomía es algo justa, teniendo en cuenta que requiere gasolina sin plomo. El cambio es rápi-

FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero transversal de seis cilindros en V. Bloque y culata de aluminio. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza en cada línea de cilindros, accionado mediante una correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cuatro apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.845 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 75 mm. Carrera: 69,6 mm. Compresión: 9,2 a 1. Potencia máxima: 136 CV (100 kw) a 6.800 rpm. Par máximo: 16,3 mkg (160 Nm) a 5.300 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Catalizado. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco de accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,6 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,8 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 19,3 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 24,6 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 30,2 km/h.

DIRECCION: Sistema: De piñón y cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 2,7 vueltas. Diámetro de giro: 10,6 metros.

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

SUSPENSION: Delantera: Independiente de tipo MacPherson, brazos inferiores transversales y barra estabilizadora. Trasera: Independiente TTL (Twin Trapezoidal Link) y barra estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: 205/55 R 15. Llantas de aleación de 6JX15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.115 kilogramos. Capacidad del depósito de combustible: 50 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 29 km/h de promedio	11,2
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	7,5
En conducción rápida	13,1
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	9,1
A 140 km/h de cruceo	10,9
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros/100km	9,9
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	455

do, preciso y, siguiendo con la tónica general del Mazda, suave de manejar. Sólo se le apreció un defecto, la empuñadura se giraba en nuestro vehículo de pruebas. La dirección presume de gran precisión y es muy directa (2,7 vueltas). Por supuesto no podía faltar, entre tanta suavidad, que fuera asistida de serie. La asistencia de la dirección es variable en función de la velocidad, aunque a nuestro parecer, se queda demasiado ligera de tacto. Claro que, aparcar con el MX-3 es sencillísimo, tanto por la asistencia de la dirección como por lo poco que hay que girar el volante, hasta una mujer débil aparcaría a la primera.

El embrague, que es hidráulico,

potentes y frenan en pocos metros.

El Mazda MX-3 es un coche de capricho, de aspecto llamativo pero no exuberante para el que quiera algo especial. Por dentro mantiene la buena presencia exterior, los materiales son de calidad y ajustan perfectamente, no se oyen ruidos, no hay holguras, todo funciona y bien. En él pueden viajar cómodamente sólo dos personas, puesto que las plazas traseras son bastante estrechas y sobre todo no queda altura suficiente al techo para ir sentado sin tener que agachar la cabeza. El maletero, para gran sorpresa nuestra en un coupé deportivo, es de verdad, es profundo y caben varias maletas, además tiene un interrup-



UNA LAPA
La estabilidad en carretera del nuevo Mazda es magnífica.

pone el broche final a la suavidad de manejo de los componentes mecánicos.

La estabilidad del nuevo deportivo es soberbia. Se apoya perfectamente en cualquier tipo de curvas, con una inclinación mínima de la carrocería. Las suspensiones son duras, pero no resultan incómodas por los recorridos largos. Se puede ir muy deprisa con el MX-3 antes de notar que el tren delantero pierde adherencia. El buen comportamiento del Mazda lo debe en parte a unos neumáticos muy anchos y de perfil bajo, pero, sobre todo, a la lograda geometría de las suspensiones, de las cuales, la trasera, ha sido especialmente desarrollada por Mazda para sus vehículos de tracción delantera. Los frenos incorporan ABS de serie, que por cierto entra en funcionamiento muy pronto y son algo más ruidosos de lo normal, pero resultan

tor para poder apagar la luz si dejamos mucho tiempo el portón del maletero abierto. La arista de carga es bastante alta, sin embargo tiene el detalle de poder abatir unos pequeños paneles laterales para facilitar la carga. La rueda de repuesto, claro está, es de emergencia, si no ocuparía demasiado hueco debido a su tamaño.

Entrar en el MX-3 cuesta algo, por la poca altura del piso del coche al suelo, pero éste es uno de los inconvenientes intrínsecos de un deportivo. Otro defecto antipático es el de no tener un mecanismo de memoria para los respaldos de los asientos delanteros, puesto que cada vez que se abaten para entrar detrás, hay que volver a graduarlos. Ya situados en el puesto de conducción (los asientos con reposacabezas integrados sujetan bien y son firmes), choca la sencillez y limpieza

montesa

TRAZA EL FUTURO



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

dar plena satisfacción al piloto más exigente. Su chasis de

doble viga y su

motor de 258

cc. refrigerado

por agua,

la configuran

como una moto

preparada para la alta competición. Su motor el

plaza de pilotar la «COTA 311», una moto

resistente, fiable y superliger (184 kg),

considerada como una de

las motocicletas con la

tecnología más avanza

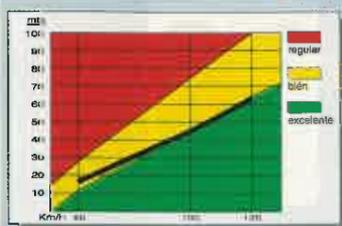
zada del mundo.

«COTA 311» en competición.



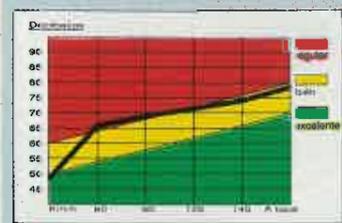
MOTUL con montesa

FRENOS



A 60 Km/h	16,2.
A 100 Km/h	45,2.
A 120 Km/h	63,4.

SONORIDAD



Al ralentí.	47,7.
A 60 Km/h	65,2.
A 90 Km/h	69,7.
A 120 Km/h	72,4.
A 140 Km/h	74,1.
A Tope	78,6.

PRESTACIONES



VELOCIDAD MÁXIMA	
Km/h	205
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	16,9
1.000 m salida parada	31,3
De 0 a 100 km/h	9,5
Reconocido (metros)	164
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,3
400 m desde 40 km/h en 5ª	19,8
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	33,6
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	36,5
De 80 a 120 km/h en 4ª	10,4
recorriendo (metros)	289
De 80 a 120 km/h en 5ª	13,1
recorriendo (metros)	366

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Tecnitrade, S.A Paseo de la Castellana 86 28046 Madrid Teléfono: (91) 262 42 35. **Garantía:** Por tres años o de 100.000 kilómetros. **Red de postventa:** 20 puntos de asistencia en toda España.

TECNICA

¿SEIS MEJOR QUE CUATRO?

A los curiosos de la mecánica, les sorprenderá el motor V6 de 1.800 del MX-3. Hasta ahora, esta arquitectura mecánica estaba limitada a las cilindradas por encima de los 2,5 litros. La gran ventaja de esta solución reside en lo compacto de sus dimensiones, frente a un motor de seis cilindros en línea. Al tener un cigüeñal más corto, se mejora la robustez y se eliminan las vibraciones. Respecto a un motor de cuatro cilindros, la ventaja reside en que la masa unitaria de las piezas sometidas a movimientos



alternativos es menor y por lo tanto las inercias y vibraciones se ven reducidas. También, la capacidad para funcionar a bajo régimen mejora. No obstante, en cilindradas

pequeñas, las ventajas más notables se centran en la suavidad de funcionamiento. Mientras que, como rendimiento, un buen cuatro cilindros está todavía por delante.

FRENTE A SUS RIVALES

El MX-3 es un coche exclusivo y como tal tiene un único rival directo: el Nissan 100 NX. El Nissan, con más motor y potencia (143 CV), se muestra más alegre. El comportamiento también es excelente, el equipamiento muy similar, pero con la posibilidad de descapotarlo con sólo quitar dos paneles y por último, el precio es algo más barato, alrededor de 250.000 pesetas.

EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

- ▲ Sistema antibloqueo de frenos y aire acondicionado incluido en el equipamiento de serie.
- ▲ Techo solar, también de serie.
- ▲ Apertura maletero y depósito de gasolina desde el interior.

EN CONTRA

- ▼ Rueda de repuesto de emergencia en lugar de una convencional.
- ▼ Asiento posterior no divisible.
- ▼ Los respaldos de los asientos carecen de memoria cuando se abaten.

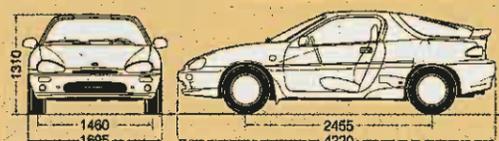
del diseño del salpicadero. Así como hay coches que parecen aviones por la cantidad de bombillitas, relojes e indicadores, el Mazda tiene lo justo. Todo está al alcance de los dedos y pensado para que su utilización no precise demasiada atención, todo es sencillo y práctico, incluso el mecanismo de climatización.

Por supuesto, y a tono con esta filosofía, no podían faltar dos teclas al lado del anclaje del asiento, para la apertura del maletero y la portezuela de la gasolina. No muy conseguido está el hueco de la guantera de las puertas, que es demasiado justo y apenas caben las manos. Para rematar, el equipamiento incluye de serie elementos tan apetecibles como el techo solar eléctrico, aire acondicionado, resistencia para calentar los asientos delanteros o elevalunas eléctricos.

El MX-3 es un coupé de diseño original, bien hecho, fácil de manejar y seguro. El motor es de andar tranquilo, silencioso y suave. Desde luego, no pega sustos cuando se pisa a fondo el acelerador, pero también da mucha rabia verse adelantado por un GTI de mucha menos presencia.

Simonetta Garih
Fotos: José Robledo

MAZDA MX-3



NO EXISTEN LOS LÍMITES

Si realmente existieran límites a lo que el hombre es capaz de hacer, no sería en el deporte donde se deberían buscar. Todas las épocas han visto cómo se batían marcas que se creían «insuperables».

Mientras los atletas de todo el mundo superan constantemente las fronteras del deporte, Seiko va superando las fronteras del tiempo. El último reloj de la colección Sport Tech representa la tecnología más avanzada: lleva incorporada una unidad procesadora central: un chip-computadora que permite que los cuatro motores realicen simultáneamente distintas funciones.

Un reloj tan innovador como fácil de manejar. Cualquiera de sus seis funciones puede activarse simplemente girando la corona.

Buscando nuestros límites, hemos conseguido medir los límites del tiempo.

SEIKO

Cronómetro Oficial de los Juegos de la XXV Olimpiada.



SG170121 cronómetro 1/10 seg. calendario inteligente. (la fecha se muestra automáticamente al fin de cada mes) & cuenta regresiva hasta 60 minutos & función de tiempos parciales & alarma sumergible hasta 15 BAR.

OFERTA EXCLUSIVA

La moda más reciente entre las marcas con berlinas de tipo medio, es la de ofrecer modelos a medida de cada usuario. Lancia con el

Dedra también lo hace, sólo que además, los rodea de forma inteligente con un importante toque de exclusividad.



VIRTUDES

- Exclusividad a bajo precio
- Suavidad de marcha
- Rendimiento

LANCIA DEDRA 1.6
PRECIO: 2.136.760 PTAS.

- Plazas traseras justas
- Tacto del cambio
- Suspensión blanda

DEFECTOS

VIRTUDES

- Suavidad de marcha
- Línea exclusiva
- Rendimiento

LANCIA DEDRA 1.8
PRECIO: 2.389.636 PTAS.

- Suspensión blanda
- Plazas traseras justas
- Tacto del cambio

DEFECTOS

VIRTUDES

- Línea elegante
- Equipamiento y acabado
- Equilibrio general

LANCIA DEDRA 2.0
PRECIO: 2.703.885 PTAS.

- Consumos altos
- Plazas traseras justas
- Asientos poco envolventes

DEFECTOS

VIRTUDES

- Equipamiento completo
- Prestaciones brillantes
- Estabilidad a toda prueba

LANCIA DEDRA TURBO
PRECIO: 3.502.855 PTAS.

- Consumos altos
- Plazas traseras justas
- Asientos poco envolventes

DEFECTOS

VIRTUDES

- Estabilidad extraordinaria
- Equipamiento completo
- Prestaciones brillantes

LANCIA DEDRA INTEGRALE
PRECIO: 4.146.044 PTAS.

- Maletero escaso
- Consumos altos
- Asientos poco envolventes

DEFECTOS

VIRTUDES

- Consumos muy bajos
- Prestaciones
- Insonorización adecuada

LANCIA DEDRA TD
PRECIO: 2.628.760 PTAS.

- Ruidoso en frío
- Plazas traseras justas
- Tacto del cambio

DEFECTOS



EN el verano del 89, Lancia presentaba al mercado mundial una berlina de tres volúmenes que sustituía al Prisma y a la que llamaba Dedra.

Con el tiempo, la gama Dedra ha crecido hasta contar en el momento actual con seis modelos diferentes muy bien escalonados. Estos ofrecen desde la suavidad y economía de la versión turbodiesel, la que menos gasta, hasta las prestaciones y seguridad de la versión Integrale, pasando por el escalón de acceso representado por las versiones 1.6, 1.8, 2.0 o por el brillante Turbo.

Realizado sobre la misma base de los Fiat Tipo y Tempra, en la berlina media de Lancia se ha conseguido un interesante compromiso entre habitabilidad-maletero-tamaño exterior. Tracción delantera o total, suspensiones independientes y motores de cuatro cilindros situados en posición transversal, son aspectos comunes a toda la gama, sin embargo, son muchos los comentarios puntuales relativos a cada modelo.

El Dedra es muy aerodinámico (0,29 de coeficiente en el 1.6), sin

embargo, en contrapartida, los ocupantes de las plazas traseras rozan con el techo a nada que superen la altura generalizada. Todos los modelos están muy bien insonorizados (como buenas berlinas de semilujo) y sus interiores, aunque no son un milagro en espaciosidad, admiten sin excesivos aprietos a dos adultos y tres niños o a cuatro adultos.

Los asientos, con mil y un reglajes, sujetan bien el cuerpo mientras no se fuerce la conducción. Así pues, queda claro que en los dos modelos más potentes, en los que se realiza más a menudo este tipo de pilotaje, se echa en falta algo más de sujeción lateral. La madera noble, junto con una completa información técnica proporcionada por el cuadro de instrumentos y un equipamiento siempre por encima del ofrecido por la competencia, son constante en todos los modelos. Obviamente, hay que hacer distinciones en el caso de las versiones altas de gama. Sobre todo, el equipamiento de serie ofrecido en los Turbo e Integrale, verdaderamente completo.

El maletero, salvo en el caso del



TRACCIÓN TOTAL

Hay un Dedra para cada gusto. El Dedra Integrale hereda toda la experiencia de los rallyes y del sistema Lancia de tracción total.

Con el Dedra movido por gasóleo se pueden recorrer más de 1.000 kilómetros sin repostar. Sus prestaciones son, por otra parte, dignas de un vehículo de gasolina.

FICHA TECNICA



	1.6 i.e.	1.8 i.e.	2.0 i.e.	Turbo	2.0 Turbo D
MOTOR					
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Número de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1-581	1.756	1.995	1.995	1.929
Árbol de levas	1 en cabeza	2 en cabeza	2 en cabeza	2 en cabeza	1 en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2	2	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección elec + turbo	Bomba inyec + Turbo
Compresión	9,2 a 1	9,5 a 1	9,5 a 1	7,5 a 1	19,2 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	90 CV (66 kW)/5.800	110 CV (81 kW)/6.000	120 CV (88 kW)/5.750	185 CV (119 kW)/5.500	92 CV (66 kW)/4.100
Par máximo / r.p.m.	13,2 mkg(129 Nm)/3.500	14,7 mkg(144 Nm)/3.000	16,8 mkg(164 Nm)/3.300	28,5 mkg(274 Nm)/3.000	19,4 mkg(186 Nm)/2.400
TRANSMISIÓN					
Tracción	Delantero	Delantero	Delantero	Delantero con viscodrive	Delantero
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	7,2/12,5/19,3	7,7/12,9/17,7	8,4/13,9/20,5	9,0/15,4/22,1	9,7/15,2/23,5
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	27,2/31,8	23,7/31,2	27,3/35,4	29,7/36,7	33,2/42,0
Embrague	Monodisco en seco	Monodisco en seco	Monodisco en seco	Mando hidráulico	Monodisco en seco
DIRECCIÓN					
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Vueltas de volante	3,0	3,0	3,0	2,8	3,0
Diámetro de giro (m)	10,3	10,3	10,3	10,5	10,3
FRENOS					
Delante	Discos	Discos	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos
Detrás	Tambores	Discos	Discos	Discos	Tambores
Antibloqueo	Opcional	No	No	No	No
SUSPENSIONES					
Delantero	Indep. Tipo McPherson	Indep. Tipo McPherson	Indep. Tipo McPherson	Indep. Tipo McPherson	Indep. Tipo McPherson
Trasero	Indep. Brazos tirados	Indep. Brazos tirados	Indep. Brazos tirados	Indep. Brazos tirados	Indep. Brazos tirados
RUEDAS					
Llantas (pulgadas)	Acero (5J x 14)	Acero (5,5J x 14)	Aleación (5,5J x 14)	Aleación (6J x 15)	Acero (5,5 J x 14)
Neumáticos	175/65 R14	175/65 HR 14	185/60 R 14	195/50 VR 15	175/65 R 14
PESOS Y CAPACIDADES					
En orden de marcha (kg.)	1.060	1.150	1.170	1.230	1.200
Capacidad depósito combus.	63	63	63	63	63



SENCILLO. El cuadro de la versión 1.6 es el más sencillo.



COMPLETO. En general, no hay muchas lagunas en el equipamiento.



EL MEJOR. En el cuadro del Integrale se incluye mucha información.



LUJOSO. Para ser un diésel, el lujo de la madera es exclusivo.



PLÁSTICO. Para los más modestos.



ALEACIÓN. Para los más potentes.



ANCHOS. En el Integrale: 195/50 VR 15'.



EMBELLECEDORES. Para el turbodiésel.

cuatro ruedas motrices, es todo un logro en un vehículo de este tamaño. Puede con un buen volumen de equipaje y, opcionalmente, el asiento trasero partido amplía las posibilidades para objetos de un tamaño anormal.

En el Dedra Integrale, la transmisión trasera ocupa el lugar de la rueda de repuesto que se ubica, obligatoriamente, en un lateral del maletero, restando el lógico volumen.

En el aspecto mecánico, habría que dividir los Dedra en dos grupos bien diferenciados, en uno se encuadrarían las mecánicas tranquilas, hasta los 120 caballos de la versión dos litros, y en otro las turbomotrices de 165 y 180 caballos. Esta caballería pesada tiene su complemento en cuatro berlinas de andar agradable y consumos variados. El Dedra 1.6 no está mal para empezar. El motor de 90 caballos sube de vueltas con tranquilidad, pero termina lanzando los mil kilogramos del coche a más de 175 kilómetros por hora con unos consumos que, sin ser lo mejor de la gama (luego hablaremos del turbodiésel), se mantienen en cifras aceptables. Por el motor de 1,8 li-

CONSUMOS

Datos en l/100 km	1.6 i.e.	1.8 i.e.	2.0 i.e.	Turbo	2.0 TD
CIUDAD					
A 30,2 km/h de promedio	9,1	10,3	12,3	13,0	6,7
CARRERA					
A 90 km/h de cruce	6,5	6,8	7,2	7,4	5,5
En conducción rápida	12,6	13,4	14,1	19,0	11,5
AUTOPISTA					
A 120 km/h de cruce	9,6	9,3	9,7	10,3	7,6
A 140 km/h de cruce	9,9	10,4	10,9	13,6	8,4
CONSU. MED. PONDERADO					
Litros/100 km	8,4	9,2	10,5	11,1	6,4
AUTONOMIA MEDIA					
Kilómetros recorridos	700	635	550	518	934

SONORIDAD

	1.6 i.e.	1.8 i.e.	2.0 i.e.	Turbo	2.0 TD
A ralentí	51,7	49,3	48,2	51,2	56,0
A 60 km/h	63,8	63,3	64,2	62,6	63,3
A 90 km/h	66,6	66,2	67,3	65,6	66,5
A 120 km/h	72,4	69,6	70,9	70,0	69,6
A 140 km/h	74,6	72,1	74,8	72,4	74,2
A tope	78,3	78,2	81,5	79,5	78,8

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

PRESTACIONES

	1.6 i.e.	1.8 i.e.	2.0 i.e.	Turbo	2.0 TD
VELOCIDAD MÁXIMA					
Km/h	177,4	187,1	196,0	214,0	181,3
ACELERACION					
400 m. salida parada (seg.)	19,3	17,7	17,3	16,1	18,7
1.000 m. salida parada (seg.)	35,8	32,8	31,9	29,2	34,7
0-100 km/h (seg.)	14,3	10,9	10,0	8,3	13,0
Metros recorridos	241	184	109	130	230
RECUPERACION					
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	20,4	18,4	18,1	17,4	21,0
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	22,0	20,7	20,6	19,8	24,5
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	31,1	34,2	34,0	31,0	37,8
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	41,6	39,0	38,5	34,5	44,8
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	15,0	11,1	10,7	6,3	11,5
Metros recorridos	647	479	461	177	323
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	20,1	15,9	15,9	8,3	14,9
Metros recorridos	589	450	450	229	417

FRENOS

	1.6 i.e.	1.8 i.e.	2.0 i.e.	Turbo	2.0 TD
DISTANCIAS DE FRENADO					
En metros					
A 60 km/h	17,3	16,9	17,5	17,0	19,7
A 100 km/h	41,1	52,8	41,9	42,8	40,3
A 120 km/h	68,3	65,0	67,1	66,3	71,2



DEDRA 1.6 90 caballos para el pequeño de la gama. Andar suave y consumo honesto.



DEDRA 1.8 110 caballos que se comienzan a notar. Casi 190 kilómetros por hora y consumos razonables.



DEDRA 2.0 120 caballos en un equilibrio muy interesante. Sólo un consumo alto rompe ese equilibrio.



DEDRA TURBO 165 caballos progresivos pero impresionantes. Si se le pisa mucho, el consumo se dispara.



DEDRA INTEGRALE 180 caballos que mejoran ligeramente las marcas del tracción delantera.

EQUIPAMIENTO

	1.6	1.8	2.0	Turbo	2.0 TD
Cuentarevoluciones	SI	SI	SI	SI	SI
Manómetro de aceite	NO	SI	SI	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI	SI	SI	SI
Indicador carga de batería	NO	NO	NO	SI	SI
Ordenador de viaje	NO	OP	NO	NO	NO
Volante regulable	SI	SI	SI	SI	SI
Faros antiniebla	NO	OP	OP	SI	OP
Aire acondicionado	OP	OP	OP	SI	OP
Asiento conductor regulable en altura	SI	SI	SI	SI	OP
Asientos regulables electrónicamente	NO	NO	NO	OP	OP
Retrovisor regulable electr. (izda/dcha)	SI/SI	SI/SI	SI/SI	SI/SI	OP/OP
Mando a distancia de apertura de puertas	OP	OP	SI	SI	OP
Elevavinas eléctricos (D/T)	SI/OP	SI/OP	SI/SI	SI/SI	SI/OP
Cierre centralizado	SI	SI	SI	SI	SI
Cinturones de seguridad traseros	SI	SI	SI	SI	SI
Asiento posterior divisible	NO	OP	OP	OP	OP
Faros regulables desde el interior	NO	NO	NO	NO	NO

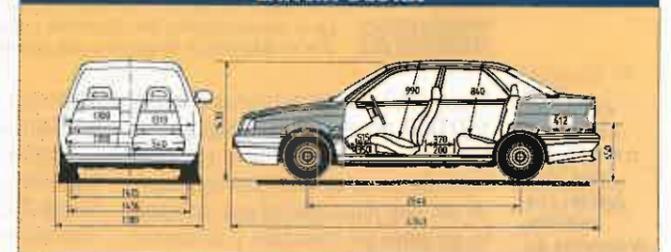
OPCIONES

Aire acondicionado: 239.400 ptas. Pintura metalizada: 39.900 ptas. Pintura metalizada (Dedra Turbo e Integrale): 31.800 ptas. ABS: 285.950 ptas. Suspensión inteligente (Dedra 2.0, Turbo e Integrale): 162.260 ptas. Llantas de aleación ligera (Dedra 1.8 y 2.0 TD): 79.300 ptas. Asientos delanteros con reglaje eléctrico y calefacción: 106.400 ptas. Asiento posterior partido: 22.610 ptas. Tapicería de piel (Turbo e Integrale): 271.300 ptas. Tapicería en Alcantara: 59.850 ptas. Techo corredizo eléctrico: 119.700 ptas. Instrumentación optoelectrónica (2.0, Turbo e Integrale): 41.000 ptas. Faros antiniebla (1.8, 2.0 y 2.0 TD): 19.950 ptas. Mando a distancia de apertura de puertas (1.6, 1.8 y 2.0 TD): 15.960 ptas.

DATOS DEL COMPRADOR

LANCIA Importador: Fiat Auto España S.A. Paseo de la Habana, 74. 28036 Madrid. Teléfono: (91) 536 65 37. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 230 puntos de asistencia en toda España.

LANCIA DEDRA



DEDRA INTEGRALE El más rápido y seguro

Con 15 caballos más, el Dedra Integrale supera en dos kilómetros por hora la velocidad máxima del Turbo (214 y 216) y es más rápido en aceleraciones. Las cosas cambian a la hora de recuperar, y entonces sí se dejan notar los 100 kilogramos de más y la mayor resistencia mecánica. El Integrale es ligeramente más ruidoso que el Turbo y se va algo más lejos a la hora de frenar. Sin embargo, cuando llega el momento de repostar, no es mucho más gastón que su hermano de tracción delantera (de 11,1 a 11,7 litros a los 100 kilómetros de consumo medio ponderado). Sí que se nota diferencia cuando exigimos el máximo (en conducción rápida 19,0 del turbo frente a 22,5 del Integrale).

CONFORT

- 1.6** Para ser la base de la gama, el Dedra 1.6 está bien equipado. Sin embargo carece de elementos como los elevallas traseros.
- 1.8** Básicamente, el confort de la versión 1.8 no varía en relación al modelo inferior. El equipamiento también se mantiene ligeramente aumentado.
- 2.0** En general, los Dedra son espaciosos en las plazas delanteras, si bien atrás se viaja algo justo. El 2.0 está más equipado y tiene más opciones.
- TURBO** El confort, a partir de este modelo, se ve aumentado por algunos elementos que facilitan la vida a bordo. Es el caso del aire acondicionado.
- INTEGRALE** Exactamente igual que su hermano, el tracción delantera, el Integrale es cómodo y cuenta con un equipamiento muy completo.
- TURBODIESEL** En el turbodiesel se puede viajar durante muchos kilómetros sin cansancio. El aislamiento acústico impide oír un diésel ya de por sí silencioso.

CARROCERÍA

- 1.6** La elegancia y la exclusividad rodean al Dedra más económico. No lleva llantas de aleación ni elementos aerodinámicos, pero está bien resuelto.
- 1.8** Tampoco en esta versión se han previsto muchos accesorios extras, sin embargo, la línea clásica y elegante del coche salva la situación.
- 2.0** En este modelo, y también en el 1.8, se ofrece en opción el asiento posterior divisible. En este caso se incluyen de serie las llantas de aleación.
- TURBO** En este modelo ya empiezan a proliferar los elementos aerodinámicos y posee la opción de los asientos regulables eléctricamente.
- INTEGRALE** En este caso, la capacidad del maletero se ve mermada por la rueda de repuesto que sube de su posición original debido a la transmisión trasera.
- TURBODIESEL** Como el resto de los modelos, las incrustaciones de madera, junto con un acabado excelente, permiten hablar de una calidad especial.

ECONOMÍA

- 1.6** Con un nivel de exclusividad bastante alto y un equipamiento interesante, el Dedra 1.6 sale al mercado con un precio bastante competitivo.
- 1.8** Sin superar los dos millones y medio, esta versión se encuadra entre las mejores de su segmento por precio, prestaciones y equipamiento.
- 2.0** El equilibrio general del Dedra 2.0 se rompe de alguna manera por culpa de unos consumos superiores a la media normal.
- TURBO** No es un coche barato, pero lo entregado a cambio de los tres millones y medio es mucho. Los despistes con el pie derecho se pagan caro.
- INTEGRALE** Como en el Turbo, los excesos con el acelerador cuestan un consumo muy alto. Por lo demás, cuenta con una buena relación precio-producto.
- TURBODIESEL** Es el más económico con diferencia y sólo cuesta 200.000 pesetas más que su equivalente en gasolina. Es, sin duda, una buena inversión.

CON REPAROS
Las plazas traseras son más bien justas. Los asientos delanteros no sujetan bien.

tros y 110 caballos hay que pagar 150.000 pesetas más y lógicamente anda sensiblemente mejor. Se trata de un propulsor nuevo derivado del dos litros con el que comparte sistema de inyección y el mismo sistema de árboles contrarrotantes.

Antes de dar el salto a los Dedra «de carreras», al comprador todavía le queda la opción de una berlina elegante, equilibrada y brillante: el Dedra 2.0. Con el mismo motor del Thema, este tres volúmenes alcanza cerca de los 200 kilómetros por

hora y unas aceleraciones más que suficientes para colmar las exigencias de un conductor de tipo medio. Sin embargo, este buen andar se refleja rápidamente en el consumo, más bien alto, en relación al resto de la gama.

TURBO E INTERCOOLER

Tanto el Dedra 2.000 Turbo como el Integrale, comparten el mismo motor de dos litros de cubaje, ocho válvulas, turbocompresor e intercooler. Pero un reglaje distinto en la centralita que regula la inyección y la fuerza del turbocompresor, permite al Integrale contar con 180 caballos frente a los 165 del tracción delantera. Una medida adoptada para compensar el hándicap del mayor peso y resistencia mecánica de la versión con cuatro ruedas motrices.

La apacible línea de berlina clásica esconde, en este caso, un funcionamiento sorprendentemente energético, pero a la vez progresivo.

El turbo no es nada brusco y la estabilidad supera cualquier previsión que hagamos, engañados todavía por ese aspecto de berlina burguesa. Las aceleraciones son comparables a las de un deportivo y la velocidad máxima, de 215 kilómetros por hora, se alcanza en un abrir y cerrar de ojos y se mantiene con facilidad. Pero como todo exceso se paga, en este caso, como en muchos otros, ir más deprisa o acelerar en mucho menos tiempo es igual a un consumo también muy especial y no precisamente bajo.

Pero si hay una estrella del consumo en la gama Dedra es la versión turbodiesel. Compartiendo motor con el Fiat Tipo de gasóleo, el

tres volúmenes de Lancia supera en prestaciones al Dedra 1.6 y en consumo a toda la gama con sus exiguos 6,4 litros a los 100 kilómetros de consumo medio ponderado. Este diésel, algo ruidosillo en frío, acelera con la fuerza de un gasolina y mantiene ritmos altos sin ningún esfuerzo y, lo que es mejor, sin apenas pasar por la gasolinera (tiene 934 kilómetros de autonomía).

Llegado el momento de hablar de comportamientos habría que hacer tres grupos. En el primero estarían los modelos más burgueses y a la vez menos potentes: 1.6, 1.8, 2.0 y TD. En el segundo, las berlinas rápidas Turbo e Integrale y en el tercer grupo los Dedra que pueden montar en opción la suspensión de amortiguación controlada: el 2.0, el Turbo y el Integrale.

La suspensión de los modelos del primer grupo es muy agradable para trayectos de autopista o autovía y también absorbe los peores baches sin que los pasajeros sufran más de la cuenta. Sin embargo, los terrenos virados no son su fuerte, el chasis aguanta pero la carrocería se tumba más de la cuenta en detrimento de la comodidad.

SUSPENSION ESPECIAL

Los dos Dedra más potentes recurren a una suspensión más firme que lo aguanta todo, en un compromiso inteligente para los ocupantes. Estos dos modelos, así como el 2.0, pueden montar opcionalmente la suspensión ASC. Un sistema que varía la dureza de los amortiguadores en función de la velocidad, aceleración vertical, etcétera. La dirección de todos los modelos es asistida de serie y su sensibili-

MECANICA

- 1.6** Este motor cuenta con una inyección electrónica muy elemental. Un solo inyector distribuye la gasolina a los cuatro cilindros.
- 1.8** Se trata de un bloque derivado del de dos litros. Comparte inyección y sistema de árboles contrarrotantes, pero con menor cilindrada y potencia.
- 2.0** La mecánica de dos litros del Dedra es la utilizada en el Thema. Un cuatro cilindros con inyección multipunto. Un motor elástico y silencioso.
- TURBO** Este modelo hereda del Delta Integrale el sistema Boost-Drive, que controla mediante una centralita electrónica la presión de sobrealimentación.
- INTEGRALE** Al mismo motor del Turbo se le ha dado un reglaje diferente a la centralita que regula el turbo, el encendido o la inyección, para ganar 15 caballos.
- TURBODIESEL** El motor del Dedra turbodiesel ha dado suficientes muestras de su buen hacer en el Tipo de Fiat. Es económico y muy brillante.

COMPORTAMIENTO

- 1.6** Es de los Dedra más tranquilos, por lo que su conductor no le va a pedir más de lo que pueda ofrecerle. La suspensión es sobre todo cómoda.
- 1.8** Similar al de la versión 1.6. Se ha pensado, sobre todo, en la comodidad de los ocupantes. Los tarados de las suspensiones son blandos.
- 2.0** Fue el primero de los Dedra, y uno de los pocos modelos de este segmento que pudo contar con la suspensión de amortiguación controlada.
- TURBO** Monta de serie un sistema Viscodrive, que evita el que una de las ruedas motrices pierda tracción, trasladando a la otra rueda parte del par motor.
- INTEGRALE** El Integrale cuenta con tres diferenciales, un sistema probado hasta la saciedad en rallies por el Delta. Su comportamiento siempre es intachable.
- TURBODIESEL** Pesa casi lo mismo que la versión Turbo, por lo que han tenido que reforzar la suspensión. En cualquier caso, se ha apostado por la comodidad.

RENDIMIENTO

- 1.6** Por ser el punto de partida de la gama, puede que estos 90 caballos del Dedra 1.6 no se queden cortos. Se rozan los 180 kilómetros por hora.
- 1.8** No se puede hablar de un coche de carreras, sin embargo, el Dedra 1.8 supera honestamente este apartado.
- 2.0** Esta mecánica destaca por su elasticidad y capacidad de recuperación. En general, su rendimiento agradará a los conductores de tipo medio-alto.
- TURBO** El turbo es progresivo, entra en acción desde las 2.500 revoluciones de una forma suave. En décimas de segundo alcanza velocidades de vértigo.
- INTEGRALE** Sus 15 caballos más en relación al tracción delantera se ganaban para compensar peso. En realidad, sólo se queda atrás en recuperaciones.
- TURBODIESEL** Al igual que en su primo el Fiat Tipo, este motor turboalimentado de 92 caballos es una delicia que iguala en muchos datos a los de gasolina.

dad no resulta excesiva a alta velocidad. El cambio de todos los Dedra no alcanza la precisión de otros elementos, la palanca tiene recorridos cortos pero resulta algo pegajosa y hay que manejarla con decisión.

La gama Dedra es un grupo muy

completo de berlinas de semilujo con cierto toque de exclusividad. La pena es que las plazas traseras sean algo justas y el consumo, en algunos modelos, tan elevado. ○

Andrés Más
Fotos: J.A. Díaz

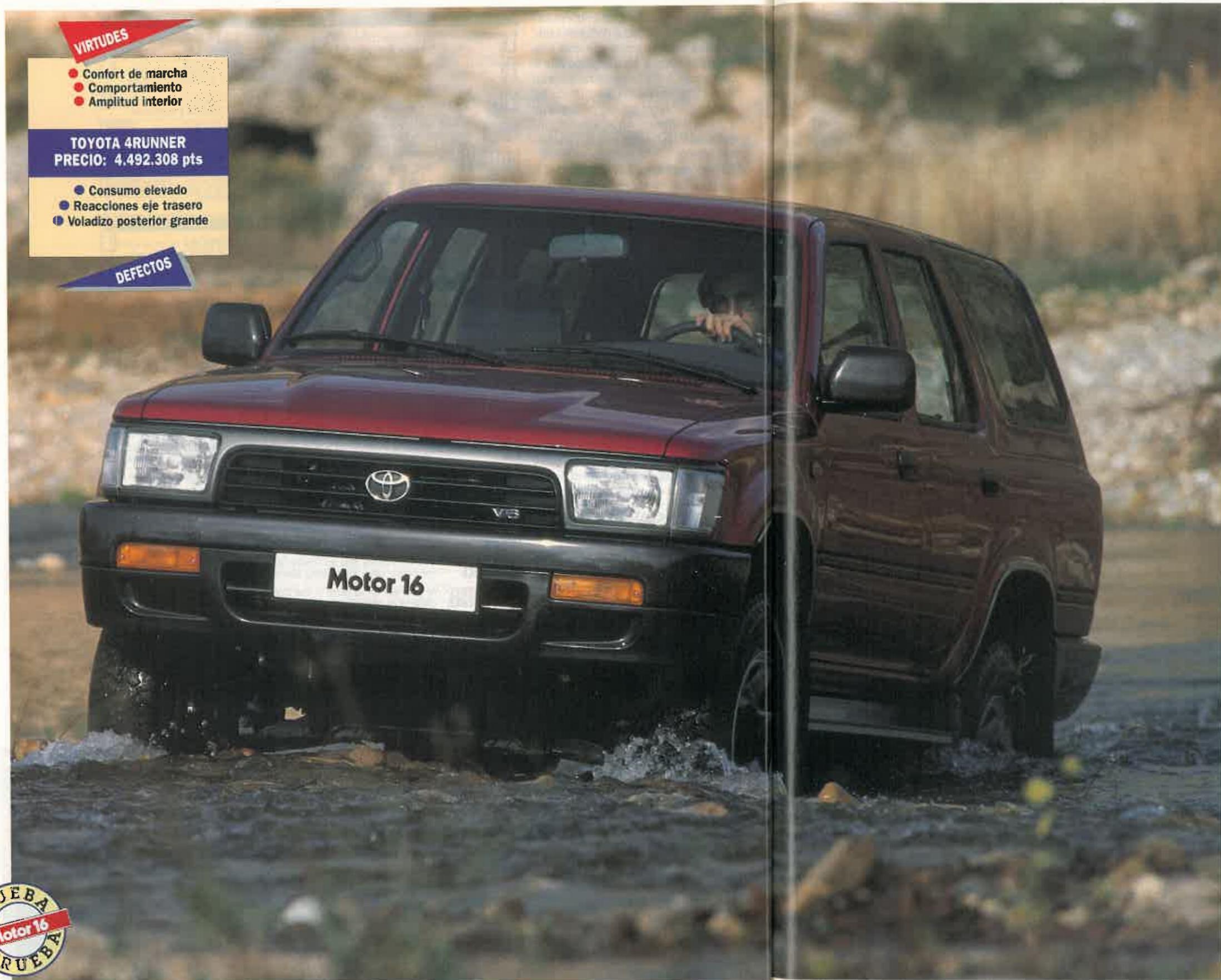
DETALLES DE LUJO
Muchos detalles delatan la exclusividad de los Dedra. Como la suspensión programable.



60 / Motor 16



Motor 16 / 61



VIRTUDES

- Confort de marcha
- Comportamiento
- Amplitud interior

TOYOTA 4RUNNER
PRECIO: 4.492.308 pts

- Consumo elevado
- Reacciones eje trasero
- Voladizo posterior grande

DEFECTOS



TOYOTA 4RUNNER V6

ATREVIDO FAMILIAR

Un motor de tres litros y seis cilindros con una carrocería familiar sobre un bastidor preparado para todo, se convierten en un cocktail fenomenal preparado por la marca japonesa Toyota para los amantes del campo.

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

HASTA hace poco, parecía que el segmento de los grandes todo terreno, movidos por motores de gasolina, era un coto privado de los americanos y algún que otro europeo. Este año, el mercado español se ha visto agitado por la llegada de modelos japoneses de estas características. El último en llegar ha sido el Toyota 4Runner, modelo de clara vocación familiar, pero con componentes de cierto lujo que lo sitúan entre la élite.

El primer impacto del Four Runner refleja su origen nipón, con unas



HERENCIA AMERICANA
 El sistema de apertura de la luneta posterior es típico de muchos coches americanos.

FICHA TÉCNICA

MOTOR: Delantero longitudinal de seis cilindros en V a 60 grados. Bloque y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas por bancada de cilindros, accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cuatro apoyos. Cilindrada: 2.959 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro 87,5 mm. Carrera 82,0 mm. Compresión: 9,0 a 1. Potencia máxima 143 CV (105 Kw) a 4.600 rpm. Par máximo 24,5 mkg (240 Nm) a 3.400 rpm. Alimentación: Inyección electrónica Multipunto (EFI). Catalizado. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION: Tracción trasera engranable a las cuatro ruedas. Diferencial trasero de deslizamiento limitado. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague Monodisco en seco con accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,4 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 15,6 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 22,4 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 32,2 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 38,4 km/h.

DIRECCION: Sistema: Asistida. Recirculación de bolas. Vueltas de volante entre topes: 3,5 vueltas. Diámetro de giro: 11,4 metros.

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

SUSPENSION: Delantera: Independiente de doble horquilla barra de torsión con amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora. Trasera: Eje rígido muelles, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: 215 R 15. Llantas de chapa de 6 x 15.

PESOS Y CAPACIDADES Peso en orden de marcha: 1.850 kg. Capacidad del depósito de combustible: 65 l.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)	
CIUDAD	
A 29 km/h de promedio	15,8
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	10,5
En conducción T.T.	18,4
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	14,6
A 140 km/h de crucero	17,2
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	14,1
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	410

COMO UN TURISMO
La posición al volante y el confort de marcha no tienen nada que envidiar de un turismo de alto nivel. La sonoridad es muy baja.

suyo, ya que la excelente predisposición de este V6 para empujar desde pocas vueltas hace posible circular por ciudad casi como si se tratase de un coche automático. Aunque se trata de un tres litros, la cifra de potencia no resulta especialmente sorprendente, pero lo cierto es que, este motor, empuja más y mejor que otros que anuncian potencias superiores. Y ya que mencionamos el motor, hay que decir que es uno de los grandes responsables del buen hacer general del coche. A la ya comentada facilidad para recuperarse, hay que sumarle una buena garra a alto régimen. El buen escalonamiento de las tres primeras velocidades permite una aceleración de cero a cien kilómetros por hora brillante para un ve-

hículo de casi 1.900 kilos. Una clara muestra de que los milagros son bastante difíciles de conseguir son las significativas cifras de consumo, que si bien están por debajo de las de algunos de sus más directos competidores, aún siguen poniendo en duda la sensatez de la compra de un todo terreno con motor de gasolina, ya que sigue convirtiéndolos a todo este tipo de vehículos en un artículo de lujo.

En este sentido hay que destacar que si el conductor no se deja llevar por la alegría del motor, la cifra final



SU TERRENO NATURAL
Las pistas forestales, con barro arena o nieve, son su terreno favorito. En estas condiciones se puede viajar durante muchos kilómetros.

POLIVALENTE
Aunque no se trata de un coche deportivo, admite bien algunas alegrías en este sentido. El excelente comportamiento ayuda.

FRENOS



A 60 Km/h	18,5
A 100 Km/h	49,8
A 120 Km/h	74,3

SONORIDAD



Al ralentí	43,8
A 60 Km/h	57,9
A 90 Km/h	63,1
A 120 Km/h	68,4
A 140 Km/h	72,2
A Tope	75,4

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	
Km/h	168,1

ACELERACION (seg)	
400 m salida parada	18,4
1.000 m salida parada	34,5
De 0 a 100 km/h	12,5
Recomiendo (metros)	218

RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	19,5
400 m desde 40 km/h en 5ª	21,6
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	36,4
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	40,2
De 80 a 120 km/h en 4ª	13,4
recorriendo (metros)	374
De 80 a 120 km/h en 5ª	17,9
recorriendo (metros)	502

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Nipauto, S.A. Plaza de Cánovas del Castillo 4. 28014 Madrid. Teléfono: (91) 429 97 84. **Garantía:** Tres años o 100.000 kilómetros. **Red de postventa:** 96 puntos de asistencia en toda España. **Opciones:** Pintura metalizada: 50.000 pesetas.



TODO DETALLE
Aunque no se trata de un coche de alto nivel, el completo equipamiento y su cuidada terminación lo sitúan en directa competencia con los denominados todo terreno de lujo.

mente familiar. No balancea en exceso y es suficientemente suave en la primera fase de su recorrido, como para que los ocupantes disfruten del recorrido sin que sus riñones se resientan. Mientras el asfalto está bien, el Four Runner parece rodar sobre riellos, con el lógico tironcito del eje trasero típico de los tracciones traseras. Si aparecen baches, entonces el eje trasero reacciona con cierto nerviosismo que se traduce en algunos tirones, agravados por la entrada en acción del diferencial autobloqueante. Esto no afecta para nada a la seguridad del vehículo.

EL REY DE LA PISTA

Dónde más y mejor se aprecia el buen equilibrio del coche es en pistas más o menos en buen estado. La arquitectura general del Toyota Four Runner no presenta soluciones revolucionarias, se trata de un bastidor de largueros con cinco travesaños y una suspensión independiente delante con barras de torsión como elementos elásticos. Detrás dispone de un eje rígido con tirantes longitudinales y muelles helicoidales. Pues bien, la buena realización del conjunto permite que, en las mencionadas circunstancias, éste sea uno de los coches más agradables y seguros de conducir de su segmento. La distancia entre ejes es más bien larga, por lo que los baches se reparten bien y las reacciones resultan bastante progresivas. Los frenos son dosificables y detienen bien el coche, aunque a la larga dan muestras de fatiga. En estas condiciones se pueden hacer muchos kilómetros con un nivel de confort envidiable.

Evidentemente, dadas sus dimensiones, el Four Runner no es un buen trialero, pero con las reductoras engranadas y gracias a su diferencial autobloqueante, más de uno quedaría sorprendido de lo que es capaz de hacer este monstruo de 1.850 kilos. Una vez más, el motor vuelve a brillar. La altura libre sobre el suelo es razonable y tan sólo el ángulo de salida resulta muy justo. Es fácil tocar con el tubo de escape en primera instancia y con el paragolpes después. El manejo de la caja de reductoras es impecable y el coche viene dotado de serie con desbloqueadores automáticos, por

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

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



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

FILTROS MANN, S.A., para aceite, aire y combustible.
Calle Santa Fe, s/n. • Teléfono 72 02 00.
Apartado 5007 • Telex 7200 18.
Telegramas: Filros Mann.
50014 - ZARAGOZA (España).



FUERZA INTERIOR
Gran parte de las virtudes del Four Runner, provienen del fenomenal V6 que se esconde bajo el capó.



LA FAMILIA A CUESTAS
La capacidad del coche lo hace ideal para largas excursiones y como complemento para el ocio.



lo cual no es necesario bajarse del coche ni parar para engranar las tracción a las cuatro ruedas. El recorrido de las suspensiones no es para echar cohetes, pero resulta más que suficiente para un vehículo cuyas pretensiones no tienen nada que ver con el trial.

CARACTER FAMILIAR

Al margen de las cuestiones dinámicas, este nuevo Toyota se presenta con una carrocería muy atractiva. Es un cuatro puertas capaz de alojar cinco adultos en su interior con gran cantidad de equipaje o cachivaches para una excursión. El acceso al maletero se realiza a través de un portón cuyo cristal se baja eléctricamente desde el interior o con la llave.

En contra de lo que suele ser habitual en otros todo terreno, la posición de conducción es perfectamente comparable con la de un turismo. Dado el buen grado de asistencia de la dirección, no es necesario estar demasiado cerca del volante y todos los mandos, incluida la palanca de las reductoras, quedan perfectamente al alcance de la mano.

La visibilidad es buena en todas las direcciones y los generosos espejos retrovisores exteriores se pueden regular eléctricamente desde el

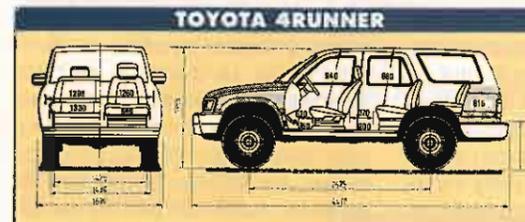
EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

- ▲ La climatización, que incluye el aire acondicionado de serie, es muy potente y fácilmente dosificable. Las plazas traseras disponen de su propia consola de control.
- ▲ Los asientos son cómodos y el del conductor dispone de reglaje lumbar y de anchura de respaldo.
- ▲ La rueda de recambio no resta espacio al maletero ya que va debajo del coche.

EN CONTRA

- ▼ No se incluye de serie el ABS, un sistema que completaría el nivel general de seguridad.
- ▼ Dispone de unos estribos, para acceder al interior, que no resultan demasiado necesarios, ya que la altura no es excesiva.
- ▼ Los paragolpes están esmaltados y no resultan prácticos, ya que con cada chinazo salta un poco de esmalte y se deterioran en seguida.



puesto del conductor. Detrás hay espacio suficiente para tres adultos. La versatilidad del coche se ve mejorada por la posibilidad de abatir el asiento por partes para aumentar la capacidad de carga.

Como buen producto japonés, este Toyota tiene una calidad de acabado muy buena. Hace falta someter al coche a un trato muy duro para que se oigan los ruiditos típicos de desajustes. El equipamiento es muy completo y en el mismo está incluido un radiocassette. Es un producto muy interesante, dirigido a todo aquel que busque un coche familiar, que resulte un complemento ideal para el ocio y un vehículo versátil para el uso cotidiano. Su principal inconveniente radica en un consumo de combustible elevado sin que haya una alternativa en diésel.



ACCESO FÁCIL
El Toyota no resulta demasiado alto y su acceso se ve facilitado por unos estribos.

Victor Picclone
Fotos: José Robledo

FRENTE A SUS RIVALES

Los rivales de Four Runner comparten sus características de buenos familiares, impulsados por motores de gasolina en torno a los tres litros. De este enfrentamiento, el Toyota sale airoso por ser el más equilibrado de todos, aunque hay algunos aspectos en los que

tiene que ceder ante sus rivales. Así pues, el Land Rover Discovery resulta más apto para el todo terreno duro, el Jeep Cherokee destaca por su confort de marcha y el Mitsubishi Montero desputa por su comportamiento, sobretodo en conducción en carretera.



JEEP CHEROKEE CHIEF
Precio: 3.684.014 pts. Cilindrada: 3.960 c.c. Potencia: 189 cv. Consumo medio: 15,5 l/100 km. Velocidad máxima: 180 km/h. Este coche, de origen americano, es una de las ofertas más atractivas del momento. Es cómodo y seguro en carretera, aunque sus aptitudes para el todo terreno se limitan a las buenas pistas. El consumo del motor de cuatro litros es bastante elevado en toda circunstancia.



LAND ROVER DISCOVERY V8i
Precio: 4.804.202 pts. Cilindrada: 3.532 c.c. Potencia: 155 cv. Consumo medio: 17,8 l/100 km. Velocidad máxima: 166 km/h. Este es el modelo más campero de los elegidos. No obstante, su comportamiento rutero y confort no tienen mucho que envidiar del resto. La amplitud interior es otra de sus bazas más atractivas, mientras que el consumo de combustible es su aspecto más negativo.



MITSUBISHI MONTERO V6 GLS
Precio: 5.066.608 pts. Cilindrada: 2.972c.c. Potencia: 150 cv. Consumo medio: 16,5 l/100 km. Velocidad máxima: 160 km/h. Es el más caro de todos, pero también el que aporta una tecnología más moderna. Esto le confiere un excelente comportamiento rutero aunque su larga distancia entre ejes le resta un tanto en cuanto a capacidad para el todo terreno. Su motor es semejante al del Toyota.



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.

ÁGIL Y PRÁCTICO
La carrocería tipo Hatchback será la que se comercialice en nuestro país. Como ya informábamos en nuestro número anterior, el precio rondará los 4.150.000 pesetas.



MAZDA 626 A ESPAÑA EL MEJOR

En febrero llegará a nuestro país el 626 más potente, con carrocería Hatchback y un equipamiento muy completo.

CON una expectación inusitada, los responsables y técnicos de Mazda asistían a la toma de contacto por parte de la prensa española del nuevo 626, desde ahora buque insignia de la firma en nuestro país, y en el que los japoneses han depositado grandes esperanzas respecto a su éxito en Europa.

Las estribaciones de los Alpes Marítimos, las carreteras más vira-

das en los alrededores de Niza, fue el terreno elegido para apreciar las virtudes dinámicas del 626 V6 con cinco puertas, versión elegida para su comercialización en España.

Efectivamente y como adelantábamos en nuestro avance del número pasado, el nuevo esquema de suspensiones junto con las nuevas medidas, han convertido al 626 más potente (165 caballos) en un excelente rutero que aguanta sin reparos cualquier ritmo impuesto por el conductor. No se ofrecen las suspensiones regulables porque al menos en esta versión, ya no son necesarias. El 626 asimila cualquier tipo de carretera con la firmeza necesaria, sin que repercuta en el habitáculo. Conviene resaltar que se ha conseguido aumentar ligeramente el hueco para equipajes, aun escondiendo bajo el plano de carga una rueda de repuesto de las de verdad, (205/55) y con unas plazas

delanteras, ahora, más desahogadas. Sin embargo, el espacio para las piernas en las plazas traseras se ha visto reducido y tres adultos viajan algo justos.

MECANICA BRILLANTE

El motor de seis cilindros en V y 165 caballos sube de vueltas sin túbidos hasta casi lo imposible (7.600 revoluciones por minuto), con un sonido muy especial que queda en parte filtrado por un aislamiento acústico impresionante. A cualquier velocidad, el 626 es silencioso hasta más no poder. Responde bien a las recuperaciones, lo que ahorra más de un cambio. No obstante, utilizar este mecanismo es una delicia gracias a un mando suave y preciso. El diseño de los interiores transmite sencillez y calidad. Los asientos se amoldan al cuerpo e impiden que éste oscile en cada curva. La tapicería, de tacto agradable y diseño alegre, contribuye a lograr una atmósfera óptima para afrontar los desplazamientos menos apetecibles. En cambio, no podemos hablar tan bien de las salidas de aireación, diminutas para un coche de su tamaño.

En Mazda encuadran al nuevo 626 en un segmento a caballo entre la berlina de tipo medio-alto y la gran berlina de lujo. Entre los primeros, lleva las de ganar en muchos aspectos. Entre los segundos, se queda corto en oferta de motores y habitabilidad, aunque el precio será muy competitivo.

A. Mas



USADOS

ALFA ROMEO

MODELO	90	89	88	87	86
Alfa 33 SL	--	--	--	--	560
Alfa 33 QD	--	--	--	--	600
Alfa 33 QV	--	--	--	--	590
Alfa 33 1.3 S.	950	810	730	670	--
Alfa 33 1.5 4x4	--	950	870	790	710
Alfa 33 1.5 TL	1020	880	780	630	--
Alfa 33 1.7 QV	1160	980	890	800	--
Alfa 33 1.7 IE	1130	950	860	--	--
Alfa 33 1.7 SW	--	1050	950	--	--
Alfa 33 1.3 Nuevo	1110	--	--	--	--
Alfa 33 1.5 TI Nuevo	1190	--	--	--	--
Alfa 33 1.7 IE Nuevo	1320	--	--	--	--
Alfa 33 1.7 IE Boxer 16V	1630	--	--	--	--
Alfa 75 1.6 C	1140	950	--	--	--
Alfa 75 1.8 C	1220	1030	920	--	--
Alfa 75 1.8 IE	1360	1150	--	--	--
Alfa 75 1.6 TB	--	--	1260	1010	--
Alfa 75 1.8 T América	1820	1550	1440	--	--
Alfa 75 2.0 C	--	1180	1080	930	800
Alfa 75 2.0 TS	1600	1360	1200	1110	--
Alfa 75 2.0 TD	1570	1330	1200	970	840
Alfa 75 2.4 TD	1750	1480	--	--	--
Alfa 75 2.5 QV	1580	1500	1360	930	--
Alfa 75 3.0 América	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	2360	2070	--	--	--
164 3.0 V6	2980	2680	--	--	--
164 2.5 TD	2640	2380	--	--	--

AUDI

MODELO	90	89	88	87	86
80 CC	--	--	--	--	760
80 GTE	--	--	--	--	810
80 Quattro	--	--	--	--	1360
80 CD TD	--	--	--	--	710
80 Special	1650	1430	--	--	--
80 1.8 E	1750	1580	--	--	--
90 2.2 E	2120	1980	1700	1530	--
90 2.2 E Aut.	2400	2160	1950	1760	--
90 2.0 Franc.	2670	2400	--	--	--
90 Quattro	2800	2500	2280	2030	--
100 CC	--	--	--	1030	790
100 CD y 2.2 E	2090	1950	1870	1590	1160
100 CD Avant	2330	2220	2010	1720	1300
100 CC Diesel	1670	1560	1410	1090	840
100 CC Turbo Diesel	1970	1770	1590	1240	950
200 Turbo	3350	3060	2710	2340	1900
200 Turbo Aut.	3650	3290	2960	--	--
200 CD	--	--	2110	1640	1230
200 Quattro	3560	3250	2710	2300	1860
200 V8	5850	5270	--	--	--
Coupe GT	2110	1790	1520	1220	930
Coupe Quattro	2760	2480	2120	1700	1290

BMW

MODELO	90	89	88	87	86
316/316	1440	1350	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	--

Copyright Motor 16, 1991. Prohibida su reproducción.

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

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

Esta lista se actualiza trimestralmente.



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

CITROEN

MODELO	90	89	88	87	86
2 CV 6 CT	--	--	--	260	200
Mehari 4 p.	--	--	--	290	230
LNA	--	--	--	--	160
AX 11 RE y RE	--	--	--	--	200
AX 11 RE 5 p	710	610	520	--	--
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 TRS	860	750	660	580	--
AX 14 TRS 5 p	920	790	670	--	--
AX GT	960	820	740	630	--
AX GT 5 p	980	830	--	--	--
AX 14 RD	770	680	--	--	--
AX 14 RD 5 p	800	680	--	--	--
AX TRD	810	690	--	--	--
AX TRD 5 p	850	710	--	--	--
Visa Club y ES	--	--	--	350	260
Visa II Super E y X	--	--	--	370	280
Visa GT	--	--	--	440	330
Visa 11 E	--	--	--	370	270
Visa 11 RE	--	--	--	390	300
Visa Challenger	--	--	--	430	310
Visa 14 TRS y Shylo	--	--	--	500	380
Visa GTI	--	--	--	850	730
Visa 17 D y Challenger	--	--	--	580	470
Visa 17 RD y Stylo	--	--	--	620	500
GSA Y1	--	--	--	--	290
GSA X3	--	--	--	--	230
BX	--	--	--	720	610
BX 14 E, RE, Leader T	960	810	740	630	450
BX 14 TRE y TSE	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	590
BX 19 TGS	1210	1030	--	--	--
BX 19 TRSGT y Athena	1330	1120	1020	870	740
BX 19 GTI	1440	1220	1110	940	--
BX 19 GTI 16 V	1920	1670	1380	--	--
BX 19 TRS Break	1490	1280	1140	970	820
BX D	1220	1040	930	720	530
BX 19 D y RD	1300	1110	1000	770	560
BX 19 TRD	1370	1170	1060	800	580
BX 19 TRD Turbo	1590	1350	1140	--	--
BX 19 RD Break	1460	1240	1120	860	730
CX 22 TRS	1300	1100	920	700	510
CX 25 GTI	--	--	--	1190	910
CX 25 GTI Turbo 2	2400	2040	1840	1450	920
CX Prestige Turbo	2740	2340	2100	1710	1370
CX 25 D y RD	1640	1390	1170	870	630
CX TRD Turbo	2070	1750	1580	1190	800
CX 25 RD Familiar	2120	1810	1620	1280	760
XM 2.0 i Luce	2090	--	--	--	--
XM 2.0 i Grand Luce	2560	--	--	--	--
XM V6	3180	--	--	--	--

MODELO	90	89	88	87	86
XM Diesel Luce	2190	--	--	--	--
XM Turbo D Grand Luce	2770	--	--	--	--

FERRARI					
MODELO	90	89	88	87	86
308 GTS	--	--	--	4200	3100
400 GT	--	--	--	6700	5900
Mondial B	--	--	--	6200	5500
Mondial Cabrio	9850	8400	7500	6750	--
Mondial T	9100	7700	7000	5900	5000
412	13800	11500	10350	--	--
Testarossa	16800	14000	12800	10700	9300

FIAT

MODELO	90	89	88	87	86
Panda 1000 S Fire	630	--	--	--	--
Panda Siseley 4x4	850	--	--	--	--
Uno 45 Strig 3p	--	--	590	500	420
Uno Brio 45 3p	--	--	580	490	--
Uno 45 Fire 3p	700	600	570	520	440
Uno 45 Fire S 3p	780	670	600	510	430
Uno 45 Fire S 5p	820	700	630	530	450
Uno 60 S 3p	830	710	640	540	460
Uno 60 S 5p	870	--	--	--	--
Uno 70 SL 5p	980	840	760	640	540
Uno 70 SX 5p	950	820	730	620	--
Uno 70 SX 5p	990	850	770	--	--
Uno Turbo e	1150	990	890	750	640
Uno Turbo ie ASKD	1260	1080	920	--	--
Uno DS 5p	930	790	710	550	470
Tipo 1.400	1080	920	790	--	--
Tipo 1.400 EGT	1160	1010	890	--	--
Tipo 1.600 DGT	1250	1080	920	--	--
Tipo 1.6V	1350	--	--	--	--
Tipo TD DGT	1450	1240	1060	--	--
Tempra 1.400	1140	--	--	--	--
Tempra 1.400 SX	1250	--	--	--	--
Tempra 1.600	1270	--	--	--	--
Tempra 1.600 SX	1380	--	--	--	--
Tempra 1.800 SX	1530	--	--	--	--
Tempra 1.900 D	1180	--	--	--	--
Tempra 1.900 TD	1350	--	--	--	--
Regata 70 C	--	--	--	480	390
Regata Mare	--	640	570	480	--
Regata 70 S	--	700	640	520	400
Regata 70 ES	--	--	--	--	

MODELO	90	89	88	87	86
Fiesta S 1.1 y 1.3	—	—	—	—	320
Fiesta Ghia 1.1 y 1.3	—	—	—	—	350
Fiesta Sport 1.4	—	—	560	480	410
Fiesta Ghia 1.4	—	—	570	490	420
Fiesta LD y Baseer 1.6 D	—	—	—	—	310
Fiesta Super Hit 1.6 D	—	—	—	—	400
Fiesta Trip D 1.6	—	—	520	440	—
Fiesta Ghia 1.6 D	—	—	550	470	350
Fiesta XR2	—	—	840	700	630
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.	990	850	—	—	—
Fiesta CLX 1.4 3p	940	720	—	—	—
Fiesta CLX 1.4 5p	890	760	—	—	—
Fiesta S 1.6 3p	960	830	—	—	—
Fiesta Ghia 1.4 5p	940	800	—	—	—
Fiesta XR2 i	1160	1030	—	—	—
Fiesta C 1.8 D 3p	880	760	—	—	—
Fiesta C 1.8 D 5p	890	760	—	—	—
Fiesta C 1.8 D 5p	930	800	—	—	—
Escort L 1.1	—	—	—	—	350
Escort Laser C y GL 1.1	—	—	—	—	410
Escort L 1.3	—	—	—	—	370
Escort CL y GL 1.3	—	—	690	600	440
Escort Ghia 1.6	—	—	—	—	470
Escort CL y GL 1.4	—	—	720	640	510
Escort XR3i	—	—	—	—	640
Escort Ghia 1.4	1000	900	810	730	560
Escort Ghia 1.6 i	1050	950	870	780	—
Escort GT y Mark	900	810	730	—	—
Escort Ghia 1.6 Cat.	1130	940	—	—	—
Escort XR3i	1240	1060	950	800	570
Escort RS Turbo	1460	1250	1120	960	760
OLD, GLD y Xtra 1.6 D	—	—	640	510	370
Escort Mark 1.6 D	930	810	730	—	—
Escort Ghia 1.6 D	1000	900	810	730	—
Escort GT 1.6	930	840	—	—	—
Escort Country 1.6 D	1000	900	810	—	—
Escort Country 1.6 D	1030	930	—	—	—
Escort Cabrio Ghia 1.6	1540	1320	1180	990	790
Escort Cabrio XR3i	1750	1520	1350	1150	850
Orión GT y Miliaris 1.6	1050	900	800	—	—
Orión Ghia 1.6	1050	950	870	780	600
Orión Ghia 1.6 i	1150	1000	910	800	—
Orión Ghia 1.6 Cat.	1200	1020	—	—	—
Orión CLD y GLD 1.6	—	—	700	680	550
Orión Ghia 1.6 D	1050	950	870	780	600
Sierra CL y GL 1.8 4p	—	—	930	800	—
Sierra GL 1.8 5p	—	—	980	850	—
Sierra Laser 2.0	—	—	—	—	620
Sierra CL y GT 2.0 4p	1260	1070	960	850	—
Sierra CL 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 i 4p	1750	1360	1290	1050	800
Sierra CL 2.0 Catalizad.	1500	1270	—	—	—
Sierra CL 2.0 5p	1320	1110	1020	940	840
Sierra GL y GT 2.0 5p	1340	1130	1000	900	—
Sierra GL 2.0 i 5p	1490	1260	1120	990	—
Sierra Ghia 2.0 i 5p	1800	1400	1250	1050	—
Sierra Sport 2.0 i 3p	1490	1260	1120	990	—
Sierra Sport 2.0 i 5p	1530	1300	1190	1030	—
Sierra XR4 y Ghia 4x4 2.8 i	—	—	1560	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	1530	1180	1030	800	—
Sierra GLD 4p	1550	1320	1120	870	—
Sierra CLD 5p	1450	1220	1050	—	—
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	1360	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
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	2190	1780	—	—	—
Scorpio Ghia Turbo D	2530	2140	—	—	—
Scorpio Ghia 2.9 Cat	2690	2250	—	—	—

MODELO	90	89	88	87	86
A 112 Junior TC	—	—	—	—	260
A 112 LX	—	—	—	—	300
A 112 /Saurth	—	—	—	—	340
Y 10 Fila	650	530	470	—	—
Y 10 Fila LX IE	750	630	570	480	390
Y 10 Turbo	860	730	660	570	480
Y 10 i 1300	870	740	—	—	—
Delta 1300	970	820	750	640	—
Delta 1600 IE	1120	950	850	740	630
Delta HF Turbo IE	1250	1060	960	800	680
Delta 4x4	—	—	1500	1350	1150
Delta Integrale	2550	2170	—	—	—
Delta Integrale 1.6 V	2750	2340	—	—	—
Prisma 1.5 LX	1090	930	790	—	—

MODELO	90	89	88	87	86
Prisma 1.6 D IE	—	—	950	800	650
Prisma Symbol	1200	1020	930	790	—
Prisma TD	1260	1070	970	820	—
Thema 2.0 IE	1960	1730	1540	1300	1110
Thema IE Turbo	2120	1900	1710	1460	1250
Thema 6V	—	—	1760	1500	1210
Thema Turbo IE GW	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	1760	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	—	—	—	—

MODELO	90	89	88	87	86
190 D	2500	2170	1900	1670	1500
190 2.5	2940	2560	2240	1960	—
190 D 2.5 T	3360	2980	—	—	—
200 D	3220	2970	2450	2150	1930
250 D	3520	3050	2360	2360	2110
300 D	3820	3310	2910	2550	2290
300 TD	4300	3730	3270	2870	2580
300 TD Turbo	5100	4420	3870	3400	3060
190 E 1.8	2200	—	—	—	—
190 E 2.0	2890	2510	2200	1930	1730
190 E 2.3	3090	2670	2360	2080	1850
190 E 2.3 16V	—	—	4000	3500	3100
190 E 2.6	3580	3100	2720	2390	2150
190 E 2.5 16V	5260	4560	—	—	—
200	3000	2600	2280	2000	1800
230 E	3610	3040	2660	2340	2100
230 CE	4480	3880	3430	2990	—
230 TE	3960	3430	3010	2640	2370
280 E	4090	3550	3110	2730	2480
300 E	4420	3830	3360	2950	2650
300 E 4 Matic	5590	4840	4250	3720	3350
300 CE	5290	4580	4020	3520	—
300 TE	4870	4220	3700	3240	2920
260 SE	3960	3380	2830	2550	2260
303 SE	4250	3640	3090	2730	2430
300 SEL	4570	3910	3270	2830	2610
420 SE	5160	4420	3680	3310	2950
420 SEL	5630	4730	3940	3550	3160
500 SE	5570	4780	3980	3580	3190

MODELO	90	89	88	87	86
500 SEL	6100	5230	4360	3920	3490
560 SEL	6590	5730	4840	4330	3910
309 SL	6330	5430	4500	4060	3620
420 SL	—	—	6400	5500	4680
420 SEC	6890	5910	4920	4440	3940
500 SL	—	—	7050	6080	4600
500 SEC	7310	6260	5220	4700	4190
560 SE	8230	7050	—	—	—
560 SEC	9520	8160	—	—	—

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	—	—	—	—	360
Corsa Swing 1.2 4p	850	720	650	560	—
Corsa Swing 1.2 5p	620	500	430	340	—
Corsa GL 1.2 3p	840	720	650	550	—
Corsa GL 1.2 4p	850	760	690	590	—
Corsa GL 1.2 5p	870	740	670	570	—
Corsa B Luxus LS 1.3 3p	—	—	—	—	360
Corsa GL 1.3 3p	870	750	670	570	—
Corsa GL 1.3 4p	920	790	710	600	—
Corsa GL 1.3 5p	900	770	690	590	—
Corsa SR y GT 1.3	880	760	680	570	430
Corsa Swing 1.5 D 3p	820	700	640	490	—
Corsa Swing 1.5 TD 3p	900	770	690	—	—
Corsa Swing 1.5 D 4p	880	750	680	530	—
Corsa Swing 1.5 TD 4p	960	810	730	—	—
Corsa Swing 1.5 D 5p	860	730	660	510	—
Corsa Swing 1.5 TD 5p	930	790	710	—	—
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	—	—	—	—	250
Kadett 1.8 GT 3p	1240	1060	—	—	—
Kadett 2.0 GSI 3p	1460	1250	1130	1000	—
Kadett 2.0 GSI 16V 3p	1720	1470	1320	1180	—
Kadett LS 1.3 S 4p	970	820	740	630	500
Kadett City 1.3 S 5p	910	770	—	—	—
Kadett LS 1.6 S 4p y 5p	1120	960	860	770	600
Kadett GL 1.6 S 4p	1190	1020	920	820	660
Kadett GL 1.6 S 5p	1170	1000	900	800	640
Kadett GL 1.8 4p	1320	1130	1020	910	740
Kadett GT 2.0 i 5p	1520	1300	1170	1040	840
Kadett LS 1.5 TD 4p	1210	1020	920	710	—
Kadett LS 1.7 D 4p	1090	920	—	—	—

MODELO	90	89	88	87	86
Kadett LS 1.5 TD 5p	1200	1010	910	710	—
Kadett City 1.7 D 5p	1030	880	—	—	—
Kadett LS 1.7 D 5p	1050	900	—	—	—
Kadett LS 1.6 D	—	—	840	720	580
Kadett Caravan LS 1.6S	1200	1030	920	820	—
Kadett Caravan LS 1.5TD	1300	1100	1000	810	—
Kadett Caravan LS 1.7 D	1300	1100	1000	810	—
Ascona 1.600 S	—	—	690	490	420
Ascona 1.800 E	—	—	—	—	

MODELO	90	89	88	87	86
R-19 GTD 5p	1160	995	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 TX	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	1060	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
P-25 TXi	2320	1970	---	---	---
R-25 V6i	2730	2320	2080	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	2050	1850	1570	1140
Espace TXE Quatra	2650	2250	---	---	---
Espace Turbo D	2200	1870	1670	1280	950
Espace Turbo DX	2470	2110	1830	1470	1380
Alpine V6 Turbo	5350	4800	4100	3490	---

ROVER

MODELO	90	89	88	87	86
216 S	970	810	700	---	---
216 Sprint	1010	850	750	---	---
216 SE EFI	1130	1000	870	740	630
216 Vitesse	1260	1100	960	830	730
214 S1	1200	---	---	---	---
214 GS1	1300	---	---	---	---
216 GS1	1800	---	---	---	---
2400 TD	---	---	---	570	---
2800 S	---	---	---	570	---
3500 Vitesse	---	---	---	790	---
Vanden Plas EFI	---	---	---	840	---
820 Si	2220	1900	1600	1400	---
827 Sterling	2900	2520	2100	1800	---
827 Vitesse	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 Mayar	---	---	830	720	590
Montego 1.6 SL	1000	900	---	---	---
Montego EFI 2.0	---	---	1090	900	---
Montego GSi 2.0	1250	1100	---	---	---
Montego GTI 2.0	1350	1200	---	---	---
Montego Estate 2.0 GTI	1350	1200	1000	900	---
Montego DSL Turbo	1250	1100	---	---	---

SEAT

MODELO	90	89	88	87	86
Fanda 40	---	---	---	300	230
Fanda Sprint	---	---	---	290	---
Marbella L y Playa	---	---	450	360	---
Marbella Special y Junior	590	470	400	---	---
Marbella XL	630	540	460	---	---
Marbella GL	630	540	460	---	---
Marbella GX	660	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 Soc. 0.9	630	530	490	420	360
Ibiza GL 3p	790	670	610	510	330
Ibiza XL 1.2 3p	790	670	610	510	330
Ibiza GLX 1.2 3p	880	740	680	580	400
Ibiza Del Sol	---	---	610	510	410
Ibiza Disc. Spc. 1.5 3p	760	640	540	---	---
Ibiza XL 1.5 3p	850	720	650	560	390
Ibiza GL	---	---	620	530	420
Ibiza Crono 1.5 3p	---	---	620	530	420
Ibiza GLX 1.5 3p	940	800	730	610	440
Ibiza SXI 1.5 3p	1020	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 Breez	---	---	610	490	350
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	590	770	---	---	---

TALBOT

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 Especial Aut	---	---	---	490	400
Solara Escorial D	---	---	---	580	480

VOLKSWAGEN

MODELO	90	89	88	87	86
Polo Bunny 1.0	680	580	530	400	300
Polo 40 C	---	---	---	270	---
Polo C Outdoor	---	---	---	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 Coupe Fox 1.0	730	630	540	---	---
Polo Coupe CL	820	700	590	---	---
Polo Coupe GT 55 cv	870	750	640	---	---
Polo Coupe GT 75 cv	920	800	680	---	---
Golf Sprinter 2 p	1120	950	---	---	---
Golf Sprinter 4 p	1180	1000	---	---	---
Golf CL 75 cv 2 p	1150	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	1360	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	630
Golf Cabrio GLI	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	1260	1090	930	700
Jetta CLD	1210	1020	870	---	---
Jetta CL TD	1210	1030	880	---	---
Passat 1.8 C L	---	---	650	510	420
Passat 2.0 GLS	---	---	810	690	---
Passat 1.6 CLD	---	---	---	500	420
Passat 1.6 CLD Turbo	---	---	670	570	---
Passat Variant 1.6 GL TD	---	---	---	---	500
Passat CL 90 cv	1270	1080	920	---	---
Passat GL 90 cv	1500	1270	1080	---	---
Passat GL 112 cv	1700	1450	1230	---	---
Passat GT 16 v	1800	1530	1300	---	---
Passat CL TD	1480	1260	1080	---	---
Passat Variant CL 90 cv	1400	1180	1000	---	---
Passat Variant GL 112 cv	1680	1420	1210	---	---
Passat Variant TD	1600	1360	1150	---	---
Corrado 16 v	2300	1940	1650	---	---
Corrado G 60	2840	2240	1900	---	---
Santana LX 1.8	---	---	570	480	---
Santana GX 5	---	---	850	680	---
Santana GX GTD	---	---	630	480	---
Scirocco GT	1250	1070	960	810	660
Scirocco GTX	1450	1230	1110	940	750
Scirocco GT 16v	1430	1220	1040	---	---

VOLVO

MODELO	90	89	88	87	86
244 GL	1690	1450	1260	1070	850
244 GT	1950	1650	1500	1350	---
244 GLD	1510	1320	1180	990	710
245 GL	1540	1350	1220	930	750
245 GLD	1640	1410	1260	980	730
340 DL	---	---	900	770	640
340 GL	1280	1090	990	840	760
340 Plus	1370	1190	---	---	---
340 GLD	---	---	1040	880	770
360 GLE	1560	1420	1230	1080	850
360 GT	1520	1370	1180	1030	850
440 GL	1470	---	---	---	---
440 GT	1890	1620	---	---	---
440 GLE	1890	1620	---	---	---
440 Turbo	2100	1820	---	---	---
440 GL	1800	---	---	---	---
460 GLE	1950	1770	---	---	---
460 Turbo	2150	1970	---	---	---
480 ES	2180	1850	1670	1510	---
480 ES Turbo	2470	2100	1970	---	---
740 GL	1700	1530	1300	1070	860
740 Master	2100	---	---	---	---
740 2.0	2100	---	---	---	---
740 GLI	2080	1880	1640	1350	1080
740 GLE	---	---	1570	1320	---
740 200 cv	3500	---	---	---	---
740 GLD	1620	1440	1230	1060	850
740 Turbo Diesel	2180	2080	1640	1410	1120
740 Turbo Intercooler	2250	2100	1620	1360	1090
740 Master	2050	---	---	---	---
745 GLE	2060	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	1890	1490
760 Turbo Diesel	3020	2700	2310	1960	1570
760 Turbo Intercooler	3150	2840	2390	2050	1620
780	4510	4060	3440	2920	---

OTRAS MARCAS

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

Valderribas Motor S. A.
 C. Valdembras, 75. Dr. Esquerdo, 108. Telf. 551 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
 Range Rover, A.A., 82 1.025.000
 Nissan Patrol Top-Line, 6 c. TD, full, 88 2.700.000
 Peugeot 405 SRI, A.A., D.A., etc., 88 1.600.000
 Mercedes 300-E, full equip, 87 3.300.000
 Mercedes 190 2.3 16V, full equip, 86 3.350.000
 Renault 21 Turbo, ABS, 89 1.925.000
 Suzuki Vitara, 90 1.290.000
 Abrimos sábados tarde y domingos mañana
 Cardenal Silíceo, 35 - 28002 MADRID - Tel. 5193577

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

VENDO o cambio por berlina Mitsubishi Starion 2.000 Turbo, año 88, full equip, perfecto estado. Interesados tel. (968) 53 36 00. Noche.

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

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

VENDO motor Sierra Cosworth. Tel. (975) 22 06 50. Horas oficina.
LINCOLN Mercury, 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.
GOLF GTI, B-JH, buen estado, precio O.K. Sr. Torrente. Tels. (93) 785 82 02-280 40 40.
MERCEDES 280 SEL, chasis 116, año 1980, full equip, piel, 975.000 ptas. Teléfono (91) 577 30 10.

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

CAMBIO piso Benalmádena-costa, por uno o dos coches Mercedes, BMW, AUDI, nuevos modelos. Tel. (953) 26 60 37. Noches.

PORSCHE 911 T 2.4, clásico, 1.700.000 ptas. Teléfonos (91) 559 26 12-373 51 49. Sr. Lorenzana.

CONCESIONARIO oficial BMW vende BMW 635 CSI, nuevo, a estrenar, aire, ABS, llantas, etc., último precio: 6.000.000 ptas. Teléfono (96) 287 42 50.

SINIESTRO Renault 21 2 l. Turbo, documentado, bien toda la mecánica, llantas, salpicadero, etc. Tel. (957) 49 08 89. Horas comida y cena.

PARTICULAR vende Porsche modelo 944-S, año 1988, comprado y revisado Porsche España, 85.000 km., perfecto estado, 3.500.000 ptas. Llamar teléfonos (91) 441 16 96/14 16.

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.

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

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

SEAT **F. Tomé**
 VEHICULOS DE OCASION DE MANOS DE UN AMIGO
 GARANTIA TOTAL ESCRITA
 Ctra. Barcelona, km. 12,500 Tel.: 747 82 00

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

F. TOME, S.A. MERCEDES 300 E, «precioso», con muchísimos extras, con garantía de 6 meses, por 3.500.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.

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. Teléfonos (91) 329 33 14/15.

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

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

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

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

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

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

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

BMW 635 CSI, 1987. Original español. Garantizado, muy buen precio. Tels. (91) 255 86 21/22.

R-19 TXE, 3 puertas, año 1989, M-KZ, 1.500.000 ptas. José Luis. Tel. (91) 323 02 03.

R-5 comercial, año 1990, 690.000 ptas. Lorenzo. Tel. (91) 323 02 03.
R-19 GTX, año 1988, gris plata, 990.000 ptas. José Luis. Tel. (91) 323 02 03.

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

CAMBIO vendo Alfa 75 Americo Turbo, pocos km., 1 año, precio a convenir. Tel. (918) 22 98 50.

PORSCHE 911 Carrera, todos los extras, 1987, 58.000 km., original español, garantía total. Tels. (91) 255 86 21/22.

ALFA 75 Turbo America, exclusivo, muy nuevo, precio excepcional. Tels. (91) 255 86 21/22.

MERCEDES 500 SEL, color verde, techo, climatizador, llantas, cuero, temporizador de calefacción, etc., perfecto, 2.400.000 ptas.

MERCEDES 190 E 2.5 16V, 1989, 204 CV., perfecto, garantía oficial 12 meses. Tels. (91) 255 86 21/22.

R-11 Turbo, blanco, año 1987, 650.000 ptas. Tel. (91) 323 02 03. José Luis.
CHEROKEE LTD (Limited), año 90, impecable, 3.600.000 ptas.

PORSCHE 944 Turbo, gris metalizado, climatizador, asientos eléctricos y calefactados, tapicería de cuero, llantas (BBS), perfecto estado, 3.400.000 ptas.
PORSCHE 928 S4, full equip, cuero, climatizador, perfecto estado, 40.000 km., 7.900.000 ptas.

VAROSA *motors*
 Ctra. Fuenlabrada a Moraleja km. 4 HUMANES DE MADRID
 TEL: 6 06 15 11-6 06 51 49

MITSUBISHI TOYOTA HONDA MAZDA

SERVICIO GARANTIA RECAMBIOS



● MITSUBISHI 3000 GT VR4 «92» 305 C.V. TRACCION Y DIRECCION A LAS CUATRO RUEDAS
 ● MITSUBISHI 3000 GT 222 CV. FULL EQUIPE
 ● MITSUBISHI ECLIPSE GS «92»
 ● ECLIPSE GS TURBO 190 CV
 ● ECLIPSE GSX TURBO 195 CV TRACCION CUATRO RUEDAS

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.

AUTOMOBILH AST MBM Steindamm 51.200. Hamburgo 1. Tel. 49-40-24 13 46. Fax: 280 31 30. Comercializamos Mercedes (incluida la nueva serie SE/L). BMW, Porsche. Exposición continua de 50 coches con seguro-avería. Ofrecemos servicio de importación. Listos a matricular en España Deposite su confianza en especialistas con experiencia importando desde Alemania.

MERCEDES 190 E 2.5 16V, 1989, 204 CV., perfecto, garantía oficial 12 meses. Tels. (91) 255 86 21/22.

R-21 2 L Turbo, año 1989, 6.000 km., negro, 2.490.000 ptas. Tel. (91) 323 02 03. Lorenzo.

HONDA NSX, nuevo (estreno), 9.800.000 ptas.

SUPERCINCO GT Turbo, blanco, año 1987, 780.000 ptas. Tel. (91) 323 02 03. José Luis.

R-11 Turbo, blanco, año 1987, 650.000 ptas. Tel. (91) 323 02 03. José Luis.

CHEROKEE LTD (Limited), año 90, impecable, 3.600.000 ptas.

PORSCHE 944 Turbo, gris metalizado, climatizador, asientos eléctricos y calefactados, tapicería de cuero, llantas (BBS), perfecto estado, 3.400.000 ptas.
PORSCHE 928 S4, full equip, cuero, climatizador, perfecto estado, 40.000 km., 7.900.000 ptas.

¡ANUNCIESE HOY!
 Enviar a
ANUNCIOS POR PALABRAS
 Hermanos García Noblejas, 39
 Madrid-28037

ENVIENOS 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) 407 27 00

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.

CADA SEMANA 5 12.000 PERSONAS LEEN MOTOR 16. SEGUN EL ÚLTIMO 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 _____

i Shhhh... Oiga!
 Ahora en TAYRE, al comprar un Alfa Romeo 33 1.7 Q.V. 16 válvulas, le cuesta 350.000 pts. menos. No corra la vez. Sólo quedan 20.

TAYRE, S.A. CONCESIONARIO OFICIAL ALFA ROMEO
 C/ Príncipe de Vargara, 253. Tels. 259 07 41 - 259 88 24. Madrid

PROMOCION ESPECIAL
 Alfa 33 1.7 Q.V. 16 válvulas
1.850.000 Ptas
 MATRICULADO
 OFERTA VALIDA HASTA EL 31 DE DICIEMBRE



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 Escavaria 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.

ABERTO SÁBADOS Y DOMINGOS

AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES
CON POCOS KILOMETROS

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

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

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consúltenos.

CANALCAR: C/ MARTIN DE LOS HEROS, 63
TELS.: 542 06 09, 542 38 08
Y 248 34 48. MADRID

ESTA SEMANA

**EMPRESA
RECOMENDADA**

Marca y modelo	Año	Color	Km.	Precio	Marca y modelo	Año	Color	Km.	Precio
Seat Ibiza 4v.	89	Rojo	25.000	625.000	Opel Corsa 1.4 S	91	Azul	7.000	1.075.000
Ford Fiesta 1.1 Super Hit	87	Negro	40.000	625.000	Opel Corsa 1.4 S 4p.	91	Azul	9.000	1.075.000
Opel Corsa City	89	Bianco	18.000	645.000	Peugeot 205 GRD	90	Bianco	20.000	1.075.000
Opel Corsa 1.3 Cup	86	Bianco	57.000	690.000	Citroën AX Sport	90	Bianco	9.000	1.075.000
Ford Fiesta 1.1 Super Hit	89	Bianco	12.000	690.000	Renault 19 TSE	89	Azul	33.000	1.100.000
Alfa Romeo Giulietta 2.0 F.E. AA.	85	Rojo	50.000	695.000	Opel Kadett 1.6 S Top AA.	88	Bianco	37.000	1.125.000
Citroën AX 14 T2S	87	Gris	54.000	725.000	Ford Orion 1.6 Aut.	90	Bianco	17.000	1.125.000
Alfa Romeo 33 1.5 Ti	87	Rojo	38.000	750.000	Peugeot 205 SRD AA, D.A.	88	Bianco	36.000	1.150.000
Alfa Romeo 33 1.3	88	Gris	32.000	760.000	Peugeot 205 GTX	90	Bianco	21.000	1.175.000
Citroën AX Solo	88	Bianco	23.000	765.000	Opel Kadett 1.6 GLS	90	Bianco	17.000	1.190.000
Ford Orion 1.4	88	Rojo	50.000	790.000	Citroën AX GT A.A. Sp.	90	Bianco	16.000	1.190.000
Alfa Romeo 33 1.5 AA.	87	Marrón	27.000	860.000	Ford Orion 1.8 D. Ghia	89	Bianco	26.000	1.190.000
Seat Ibiza 1.5 GLX AA.	89	Bianco	23.000	890.000	Ford Escort 1.8 D.	90	Bianco	21.000	1.220.000
Renault 11 Turbo	88	Rojo	32.000	890.000	Citroën AX GT A.A. 2p.	91	Negro	10.000	1.225.000
Opel Kadett 1.3 LS 4 p.	88	Rojo	36.000	890.000	VW Golf 1.6 Sprinter	89	Rojo	23.000	1.225.000
Peugeot 205 Lacoste AA.	88	Bianco	37.000	925.000	Renault 19 Diesel	89	Rojo	36.000	1.275.000
Citroën AX GT	90	Bianco	16.000	925.000	Opel Corsa 1.6 GSi	91	Gris	11.000	1.275.000
Ford Fiesta 1.1 CLX	91	Rojo	11.000	925.000	Opel Kadett 2.0 GSi	90	Bianco	45.000	1.275.000
Peugeot 205 Plus	90	Gris	21.000	945.000	Peugeot 309 SR AA.	90	Rojo	18.000	1.275.000
Seat Ibiza Diesel	91	Bianco	17.000	950.000	Ford Sierra 2.0i S Sp. AA.	86	Rojo	56.000	1.275.000
Renault 5 GT Turbo	87	Negro	41.000	950.000	Ford Scorpio 2.0	85	Bianco	45.000	1.275.000
Alfa Romeo 33 1.5 AA.	87	Cyanita	26.000	970.000	Fiat Tipo 1.6 DET	88	Gris	28.000	1.325.000
Citroën AX TND Sp.	89	Negro	21.000	1.025.000	Renault 19 TSE AA.	89	Rojo	33.000	1.325.000
Ford Escort 1.8	89	Rojo	27.000	1.050.000	Peugeot 309 GTX AA.	89	Bianco	24.000	1.325.000
Alfa Romeo 33 Red	90	Rojo	15.000	1.050.000	Citroën BX 14 Diesel	90	Bianco	17.000	1.325.000
Seat Ibiza 1.5 SX AA.	88	Rojo	38.000	1.075.000	VW Golf GTI A.A. LL	86	Rojo	43.000	1.325.000

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

Necesitamos distribuidores en todas las provincias.

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, alerón, 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.
VENDO Renault 21 TXI, GE-AM, rojo, full equip, 21.000 km, 4 años, garantía oficial, Blaupunk 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.
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.
MONO ignífugo, tres capases, nuevo, rojo, talla 56. 45.000 ptas. Tel. (93) 692 18 24.
BMW 735i, todos extras, 1981, único propietario, supercuidado, 1.400.000 ptas. Tels. (91) 255 86 21/22.
VOLKSWAGEN Golf Cabrio, 850.000 ptas. Tel. (91) 256 17 17.
MERCEDES 250 S, antiguo, 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.
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 325i, full equip, un solo dueño. Total transferido 1.950.000 ptas.
CASTELLO, 98. Mercedes 220 SE Coupé, 1965, 2.200.000 ptas.
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.
COUPE BMW 635 CSI, aire, ABS, M-HM, burdeos metalizado, 1987, garantía 1 año, admitimos cambio, precio excepcional. Azcona, 62, C.A.N.S.A. Tel. (91) 256 17 17.

DITECNICA

**GARANTIA
HASTA 3 Y 7 AÑOS**



PONTIAC TRANS SPORT



CHRYSLER VOYAGER



JEEP WRANGLER



JEEP CHEROKEE ABS 190 C.V.

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

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

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.
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 corridizo 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.
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 equip. 6.300.000 ptas. Tel. (91) 411 36 29.
MAZDA 626 Sedán 2.0i 16 V. Ganado en concurso, exento de IVA, sin matricular. 3.200.000 ptas. Tel. 564 12 92. A partir de las 19.30.
MATRA Murena 1.6, particular, impecable, 75.000 km., extras, llantas, techo, alerón. Tel. (945) 22 02 46. Oficina.
SIERRA Cosworth, M-HF, blanco, buen estado, precio interesante. Tel. (91) 255 86 21.
R-25 TX, verde oscuro metalizado, finales 1989, aire, elevallunas eléctrico, cierre centralizado, siempre en garaje, 1.650.000 ptas. Teléfono (91) 411 78 22. Llamar horario oficina.
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 220 SE Coupe, 1965, 2.200.000. Tel. (91) 411 36 29.
VW Golf GL Diesel, 1983, rojo, 140.000 km, impecable guardado garaje, techo, radio, neumáticos/frenos nuevos. 550.000 ptas. Tel. 416 55 53.
RENAULT Fuego GTX 2 L, aire acondicionado, dirección asistida, cierre centralizado, elevallunas 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.
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.
BMW M3 1987, absolutamente todos extras, garantizado 12 meses, 3.200.000 ptas. Tels. 255 86 21/22.
MERCEDES 300E 24V, 1990, full equip. 5.700.000. Tel. (91) 411 36 29.
VOLKSWAGEN Golf Cabrio. 850.000 ptas. Tel. 256 17 17.
PORSCHE 911 Carrera Cabriolet, azul metalizado, impecable. Tels. (91) 431 45 30/431 44 59. Juan.
OPEL Omega 2.0i, aire acondicionado, 40.000 km., impecable. Azcona, 62.
MERCEDES 250-S antiguo, conservación excelente. 400.000 total. Tels. 255 86 21/22.

AUTO SONIDO RONDA TELEFONIA MOVIL

KENWOOD
SONY
PIONER
AIWA
SHERWOOD

HIFI INSTALACION GRATUITA
OCULTADORES
ALARMAS
spy BALL

MOTOROLA 100.000 + IVA
NEC 110.000 + IVA
OLIVETTI 135.000 + IVA
PANASONIC 135.000 + IVA

RONDA DE ATOCHA 16 TLF 468.74.30
28012 MADRID

- 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



VENDO Porsche 911 Targa 3 L Carrera A.A., año 1977, color gris plata, perfecto, precio 3.500.000 ptas. Tel. (91) 172 00 28.
OPEL Kadett GSI 2.0, 1987, rojo, techo corredizo original, garantizado. Tels. (91) 255 86 21/22.

BMW 750i full equipo, 1988. Un solo dueño. 5.950.000 ptas. Tel. (91) 411 36 29.
BMW 325i full equipo, 1986. Un solo dueño. 1.950.000. Tel. (91) 411 36 29.
HONDA Civic, 1981, muy cuidado, 350.000. Tel. 255 86 21/22.

BMW M3 1987, 3.600.000. Luis. Tel. (96) 241 19 69.
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. Tel. (91) 468 10 79 Sergio.
AUDI 200 Turbo Quattro, muy cuidado, todos extras, muy buen precio. Tel. (91) 730 20 26. Noches.

SUZUKI 750 R GSX, año 89, color rojo y blanco, muchos extras, 26.000 km. Lérida. Tel. 27 26 66. Preguntar Paco. 850.000 ptas.
BMW M-3, 1987, absolutamente todos extras, garantizado 12 meses, 3.200.000 ptas. Tel. (91) 255 86 21/22.

AUTO RADIO

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

15% Descuento

VISA, ETC.

UNION

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

ALARMAS

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

GOLF G60, 34.000 km, muy cuidado, aire A. ABS. Recaro alarma Blaupunkt. 2.500.000 ptas. Tels. (93) 217 17 17 y 209 27 69.
MERCEDES 190 2.3 16V full, cuero español, 90.000 km, perfecto estado, particular, 3.500.000 ptas. Teléfono (91) 650 54 17.

LANCIA Y10, 20 meses, impecable, 675.000, con 1 año de garantía. Tels. (91) 255 86 21/22.
ALFA Spider rojo 1991, M-MH, nuevo. Tel. 314 25 26. 21 horas.
MERCEDES 280 S, vendido, extras, aire acondicionado. 1.000.000 ptas. Tel. 352 61 01.

WOLKSWAGEN Escarabajo 1.300, motor 1 año, pintura perfecta, muy buen estado, garantizado, 600.000 ptas. Azcona, 62.
PORSCHE 911 Targa Carrera, buen estado. 2.700.000 ptas. Tels. (908) 17 04 71 / (944) 46 39 92.

BENTLEY Mulsanne Turbo, 1983, 10.000.000. Drive Rolls. Sr. Casero. Teléfonos 766 83 99 / 766 87 99.
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, garaje, 19.000 km., nuevo. 1.900.000 ptas. Negociables. Tel. (91) 888 14 85.
BMW 75i, 1988, 3.900.000 ptas. Tel. (91) 411 36 29.

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

Laboratorios S.L. FORCAR

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

SE LOS LIMPIAMOS Y COMPROBAMOS CON TOTAL GARANTIA

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

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

TEL: (91) 766 65 05 - TELEFAX: 766 98 40

DITECNICA



CADILLAC SEVILLE STS

GARANTIA HASTA 3 Y 7 AÑOS



CHRYSLER LE BARON CABRIO



DAYTONA



CORVETTE ZR-1 COUPE

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

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

AUTOMOVILES IMPORTACION

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

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

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

MERCEDES 250 S, antiguo, conservación excelente, 400.000 ptas. total. Teléfonos. (91) 255 86 21/22.
CLASICO Alfa Romeo GTV 1750 Coupe, año 1968, perfecto, 1.000.000 ptas, particular. Tel. (91) 759 41 06.
HONDA Civic, 1981, buen estado de todo, 5 velocidades, sólo 350.000 ptas. Azcona, 62. Tel. 255 86 21/22.
PORSCHE 944 Targa, cuero, más extras, impecable de todo, recién revisado, 2.100.000. Tel. (91) 256 17 17.
CLASICO Porsche 911-E, año 1969, perfecto. 2.500.000 ptas., particular. Tel. (91) 759 41 06.

COMPRO Daihatsu o Vitarra, 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.
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.
ROVER Sterling, M-IC, particular, 24V, ABS, cuero, techo eléctrico, A.A., radiocasete, seis altavoces, teléfono, alarma con mando, 59.000 km, oportunidad, 2.000.000. Tel. (91) 319 21 85. Horario oficina.

MERCEDES 190E, muchos extras. 1.700.000 ptas. Tel. 256 17 17.
MERCEDES 300 CE Aut., año 90, M-KT, full equip, hifi, siempre garaje, impecable. 6.000.000. Tel. (91) 554 18 64. Oficina.
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.
NUEVOS Suzuki, entrega inmediata, regalo seguro. C.A.N.S.A., Azcona, 62. Tel. (91) 256 17 17.
PORSCHE 911 SC, techo, llantas, buen estado, precio interesantísimo, convenir. Azcona, 62.

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

cadena
SPIKES SPIDER

Sólo **30** segundos
para vencer el invierno



1. Juego completo SPIKES-SPIDER, que contiene:
2 cadenas SPIKES-SPIDER
2 centros completos
1 juego elementos de fijación

2. Nuevo Fix-clip de máxima seguridad y sencilla colocación.

3. Una vez colocados los centros ya tiene Ud. el coche listo para montar sus SPIKES-SPIDER en 30 segundos. ¡Buen viaje!

IMPORTADOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA
Turispot

Pérez Galdós 40, 08012 BARCELONA (93) 237 83 24

¡AHORA CON CENTRO UNIVERSAL!

MERCEDES 280 S, vendo, extras, aire acondicionado, 1.000.000. Tel. (91) 352 61 01.
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 944 1985; burdeos metalizado, impecable, motor 20.000 km. C.A.N.S.A., Azcona, 62. Tel. (91) 255 86 21.
SUPEROCASION Alfa 75 2.0, aire acondicionado, servodirección, buen estado. Sólo 850.000 ptas. Azcona, 62, C.A.N.S.A.
PORSCHE 928, accidentado, M-EG, motor-caja, llantas, neumáticos, interiores y cristales, etc. Bien cuero, aire. Tels. (96) 528 21 22/528 31 53.
VENDO Clio 16V, 3.000 km. Tel. 357 47 50.
VW Golf G-60, particular, 10 meses, techo, aire, ABS, Blaupunkt, ABS, 14.000 km. 2.500.000. Tel. (93) 280 45 80.

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

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.
MERCEDES 2.3 16V, full equip, urgente vender, 2.800.000. Tel. (925) 36 06 60. Preguntar por Guillermo.
¡BENEFICIESE! Nueva bajada de aranceles, conozca los trámites para importar toda clase de vehículos y motocicletas, incluimos precios, consejos, direcciones, etc. Por solo 2.800 ptas. Import-Automoción. Apartado 375, 30500 Molina de Segura (Murcia). Tel. (968) 64 11 59. Fax (968) 64 11 78. Seriedad absoluta.

LLANTA ref. TZ

25 ANIVERSARIO
MEDIDAS 14"-15"-16"
desde 6" hasta 12"



NOVEDAD

TARGA RACING WHEELS

LLANTAS TARGA, S.A.

Molino, s/n - 08291 RIPOLLET (Barcelona)
Teléfono 691 53 01 - Fax 692 50 60



GEMINI
ELETTRONICA

ALARMAS PARA
AUTOMOVILES

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

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

JAGUAR XJ 53.6, SE-AU, todos los extras, en perfecto estado, color verde, preequipo, teléfono, etc. Teléfonos (90) 815 52 36 y. (95) 423 41 40.
FIAT Uno 70 SX, 5 puertas, M-JC, perfecto, 12 meses garantía. Tel. 255 86 21/22.

SAAB 900 Turbo Cabrio, gris metalizado, full equip, impecable. Tel. (91) 742 94 23.
ALFA Romeo 75 TS. B-J, seminuevo, Koni. Tel. (93) 200 27 73.
OCASION Renault 5 B-AC, buen estado ITV pasada, sólo 50.000 ptas. Tel. 439 65 26. Noches.

MERCEDES 190 E 2.3, 1988, estrenado en España, aire, techo, ABS, más extras, antracita. 2.850.000. Azcona, 62.
BMW 635 CSI 1987, original español, 218 CV. Excelente de todo. Garantía oficial 12 meses. Muy buen precio. Tels. 255 86 21 / 22.

AUTOMOBILS ANDORRA-Exportació ei importació
Venda d'automòbils nous i d'ocasió

- Mitsubishi 3000 GT-V14-nuevos
- Toyota Celica 4 x 4 turbo (versión «Carlos Sainz» nuevos).
- Mercedes 500 SL/300 SL-24V, nuevos.
- Mercedes 300 CE-24V, nuevo.
- Lamborghini Diablo, nuevo.
- Ferrari 328/348 GTSi, nuevos.
- Ferrari F40, nuevo.
- Rolls Royce Corniche, nuevo.
- Porsche 984 turbo, nuevo.

Tel. (9738) 28 4 59. Fax: (9738) 61 9 14 (ANDORRA)

ACCESORIOS Y RECAMBIOS. TODO EN COMPETICION

AUTO VILARDELL

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

LOTUS Elan particular, descapotable, 165 CV, alarma con mando y radiocasete, con panel extraíble, en garantía, sólo 2.000 km. 5.000.000. Tel. 319 21 85.
ALFA Romeo GTV, impecable, todos extras, garaje, baratísimo, particular. Tel. (91) 534 72 54.

VENDO Supercinco GT-Copa Turbo BIF, 54.000 km, Sostre, pintura metalizada, altavoces, alarma. Tel. (93) 793 88 40. Jordi.
SEAT 124 Esp. 1.600, rojo, volante llantas, radio, estabilizador trasera, anti-nieblas, ITV, buen estado. Tel. (91) 439 15 92.

PORSCHE 928-S, reestreno, 6.500.000. Tel. (974) 22 77 30. Llamar noche.
VW 1303 LS Cabriolet, último modelo, última serie, como nuevo. Tels. (91) 255 86 21/22.
PARTICULAR BMW 525i, M-KL, Full Equip. Tel. (91) 766 24 10.

GOLF G-60, 34.000 km, muy cuidado, aire acondicionado, ABS, Recaro, alarma, Blaupunkt. 2.350.000. Tel. (93) 217 17 17/209 27 69.
VOLKSWAGEN Escarabajo 1.300, motor 1 año, pintura perfecta, muy buen estado, garantizado, 600.000. Azcona, 62.

PORSCHE 928-S, reestreno, 6.500.000. Tel. (974) 22 77 30/12. Noche.
ALFA 33 1.7 1990. Garantía total. Tel. 255 86 21/22.
PARTICULAR Porsche 911 Cabriolet, año 89, negro, spoiler. Tel. (91) 766 16 32.

PROME
Productos y Métodos, S.A.

LA NUEVA LINEA DE ACCESORIOS
SEIM EL DISEÑO DEL LIDER CON LA GARANTIA **BBS**



Cra. Dosrius, 220 08440 Cardedeu Barcelona. Tel. (93) 846 28 11/846 28 60 Fax (93) 846 17 44



Copa Defender

La primera edición de la Copa Defender, celebrada en el Campeonato de España de Raids, ha resultado un éxito pletórico.

Los vencedores insuperables han sido los catalanes Ernest Gilberga y Modest Molina, como copiloto, a bordo de un Land Rover Defender de la ocularía Turini-Land Motors.

Neumáticos exclusivos

Los nuevos Bridgestone Expedía S-01, desarrollados para equipar los modelos más potentes y sofisticados, han sido seleccionados como equipo de serie para dos de los coches más impresionantes presentados recientemente: el Jaguar XJ-220 y el Porsche 968.

En el caso del Jaguar XJ-220, el coche más veloz producido en serie, los nuevos Bridgestone se equipan en exclusiva en medidas 255/45 ZR17 en el eje delantero y 345/35 ZR18 para los neumáticos traseros. Para cubrir mejor los requerimientos de Jaguar Sport, se diseñó una banda de rodadura especial asimétrica, que proporciona aún mayor resistencia al desgaste.

Pictionary Olímpico

El conocido juego del Pictionary, de la firma Diset, cuenta ya con 250 millones de jugadores repartidos por 35 países de todo el mundo. Ahora nos sorprende con una nueva versión: el Pictionary Olímpico. Todas las palabras que lo componen han sido redactadas por un conocido periodista deportivo de nuestro país que prefiere permanecer en el anonimato.

Festival de premios Guisval

Se ha celebrado el sorteo del «I Gran Festival de Premios Guisval», una de las marcas de juguetes líder en nuestro país.

El sorteo tuvo lugar ante el notario de Ibi D. Manuel Uña Llorens, resultando agraciada la niña Nuria Llorach Mangot, de Tarrasa.

El estupendo premio consiste en un viaje para tres personas a Nueva York, donde asistirán a un partido de la NBA, y a Disneyworld. Su duración es de nueve días.

Guisval, líder nacional

en la fabricación y venta de coches en miniatura y juguetes en general, prepara ya su «II Gran Festival de Premios». En él podrán participar todas aquellas personas que adquieran cualquier artículo Guisval.

Hay 500 premios en relojes y medio millón de setas como premio final.

Al rojo vivo

Esta promoción de Cinzano para su Bitter ha resultado espectacular. El rojo del Bitter Cinzano se combina a la perfección con el rojo del Ferrari que la marca otorgó como premio a doña Victoria Bergara Romero.



Dosis exacta

La campaña de promoción «La mezcla Perfecta» ya tiene ganadores.

La prestigiosa firma de lubricantes realizó esta campaña con su producto estrella, el aceite Motul 300 2T en el cómodo envase de 500 ml. con dosificador. Este envase permite una exacta dosificación de la mezcla, de forma limpia y eficaz. La foto recoge el momento de la entrega de uno de los 300 premios, que fueron recogidos por todos los clientes que resultaron ganadores.



Nivea for Men Racing

Juan López Molla ha logrado el Campeonato de España de Superbikes a los mandos de una Honda RC-30 del Team Nivea for Men. Un merecido triunfo después de una larga temporada repleta de grandes resultados y de haber seguido el Campeonato del Mundo de la especialidad casi en su totalidad, logrando una magnífica segunda plaza en la prueba celebrada en el Jarama. ¡Enhorabuena Juan!, todos esperamos la continuación la próxima temporada.



CAMPEON DE ESPAÑA POR MARCAS Y CAMPEON DE ESPAÑA EN VEHICULOS DE SERIE



Por segundo año consecutivo los equipos participantes con SUZUKI, SAMURAI y VITARA, han ganado la Clasificación POR MARCAS en TODAS LAS CARRERAS de la Copa de España de Raids.

La Copa se ha disputado entre 74 equipos de 10 Marcas y a lo largo de más de 3.800 km. por las zonas más agrestes de la orografía española.

Los participantes en la Categoría de VEHICULOS DE SERIE han ganado igualmente su Clase en TODAS LAS CARRERAS.

SUZUKI y CEPESA felicitan a todos sus equipos de competición, 1991, y expresan su más satisfactoria enhorabuena a todos los clientes-usuarios de sus MARCAS.



Finance
BMW
Leasing

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



SELECCION AUTOMOVILES DE OCASION

Marca	Modelo	Año	Equipo	Precio	Concesionario
BMW	525i	1990	Aire Acondicionado/ABS/Servotronic	3.750.000	Albelda
BMW	316i/2	1990	Aire Acondicionado/Llantas/Kit M-Technic	1.700.000	Albelda
Rover	Sterling	1988	Cuero/Aire Acondicionado	2.500.000	A. S. Busquets
BMW	316	1986	De Serie	1.250.000	A. S. Busquets
Lancia	Delta Integrale	1988	Full Equip.	2.000.000	Auto Ampuria
BMW	318is	1988	De Serie	1.975.000	Auto Ampuria
BMW	745i A	1986	Full Equip./Placa Turista	2.500.000	Autogal
Mercedes	190 D 2.5	1986	Pintura Metalizada/Radio-Cassette	2.300.000	Autogal
BMW	325ix	1988	Cuero/Llantas/Air. Acon./Radio-Cassette	3.000.000	Autolago
BMW	M 6	1987	Full Equip.	4.600.000	Autolago
Volkswagen	Golf C	1990	Radio-Cassette	1.900.000	Autoparis
BMW	735i	1987	Climatizador/ABS/Radio-Cassette	3.700.000	Autoparis
BMW	525i A	1989	Full Equip.	3.500.000	Autosa (Oviedo)
BMW	M 3	1988	Full Equip.	4.300.000	Autosa (Oviedo)
Mercedes	190 2.3 16V	1985	Full Equip.	2.800.000	Bertolin
BMW	750i L	1988	Full Equip.	7.500.000	Bertolin
BMW	728i	1985	ABS/Hi-Fi	1.200.000	Bikar Motor
Peugeot	309 SR	1986	Cierre Centralizado/Elevalunas	800.000	Bikar Motor
BMW	520i	1991	Aire Acondicionado/Techo	3.800.000	Carmelo
Mercedes	190 E	1987	De Serie	2.500.000	Carmelo
BMW	735i	1987	Full Equip.	3.900.000	Engasa
BMW	535i	1989	Full Equip.	5.600.000	Engasa
BMW	535i	1990	Full Equip.	4.800.000	Fersan
BMW	316i/4	1989	Aire Acondicionado/Elevalunas	1.800.000	Fersan
Mercedes	500 SE	1985	Full Equip.	3.300.000	G. Guarnieri
BMW	745i A	1985	Full Equip.	2.500.000	G. Guarnieri
BMW	325i/4	1988	Full Equip.	2.500.000	Hispanóvil
Mercedes	190 E 2.3	1989	Full Equip.	3.600.000	Hispanóvil
Porsche	911 Carrera	1988	Full Equip.	6.000.000	Ibiza Tecnomotor
BMW	318i/2	1988	Pintura Metalizada	2.000.000	Ibiza Tecnomotor

Marca	Modelo	Año	Equipo	Precio	Concesionario
BMW	M 5	1988	Full Equip.	3.500.000	Keldenich
Mercedes	300 D	1986	Full Equip.	2.800.000	Keldenich
BMW	325ix/4	1987	ABS/Aire Acondicionado	2.300.000	Martín i Conesa
Porsche	911 SC	1985	Spoiler/Llantas/ABS	3.000.000	Martín i Conesa
BMW	735i AL	1989	ABS/Climatizador/Ordenador/Pint. Metal	5.600.000	Motor Central
BMW	524td	1989	ABS/Climatizador/Radio	3.350.000	Motor Central
Porsche	944 Turbo	1986	Aire Acondicionado/Techo	2.900.000	Movilnorte
BMW	325i/4	1986	Aire Acondicionado/Techo	2.000.000	Movilnorte
Porsche	944	1985	Aire Acondicionado/Elevalunas	1.990.000	Muntaña
Mercedes	300 SL Cabrio	1986	Aire Acond./ABS/Servotronic/Hard Top	6.200.000	Muntaña
BMW	530i	1988	Climat./Pintura Metalizada/Radio-Cassette	2.975.000	Noguera Piñol
BMW	325i	1986	Full Equip.	2.000.000	Noguera Piñol
Fiat	Croma 2.0 IE	1988	Full Equip.	1.650.000	Pirineo Motor
BMW	324d	1988	De Serie	1.800.000	Pirineo Motor
BMW	M535i	1986	Full Equip.	2.800.000	Rio Verde Motor
BMW	320i A/4	1990	Automático/Aire Acondicionado/Alarma	2.500.000	Rio Verde Motor
BMW	525i	1988	Climatizador/ABS/Llantas	3.000.000	Ruera Sport
BMW	324td	1989	Llantas/Air. Acondicionado/Hi-Fi	2.700.000	Ruera Sport
BMW	525i	1989	Full Equip.	3.600.000	Stinus
BMW	325ix	1990	Full Equip.	3.300.000	Stinus
BMW	735i	1987	Full Equip.	4.450.000	Turalsa
Lancia	Delta Integrale	1989	Full Equip.	2.850.000	Turalsa
BMW	324d	1986	Cierre Centralizado/Elevalunas	1.700.000	Vasmotor
Ford	Sierra 2000 S.2.0	1986	Cierre Centralizado/Elevalunas/Techo	900.000	Vasmotor
Audi	100 Turbo Diesel	1989	Pintura Metalizada	1.400.000	Vehinter
Opel	Kadett GSI	1988	Aire Acondicionado/Suspensión Sport	1.235.000	Vehinter
BMW	524td	1988	De Serie	3.300.000	Veimsa
BMW	320i	1984	Aire Acondicionado/Alarma	1.450.000	Veimsa
BMW	316	1986	De Serie	975.000	Velomovil
BMW	320i	1988	Aire Acondicionado/Cierre Centralizado	2.200.000	Velomovil

RUIZ NICOLI

A. ALBELDA. Avda. de Valencia, 68. Tel. 287 42 50. **GANDIA**
AUTO AMPURIA. Ctra. Olot, Km. 24,400. Tel. 50 85 61. **FIGUERAS**
AUTOGAL. Ctra. de Vigo, Km. 542,1. Tel. 21 44 72. **QUINTELA.** **ORENSE**
AUTO LAGO. Avda. de Zaragoza, 93. Tel. 24 14 00. **PAMPLONA**
AUTO PARIS. Rda. General Mitre, 29-35. Tel. 203 83 00. **BARCELONA**
AUTOSA. Cerdedo, 31. Tel. 28 49 55. **OVIEDO**
AUTO SPORT BUSQUETS. Ramón y Cajal, 24-26. Tel. 23 79 77. **TARRAGONA**
BERTOLIN. Rafael Cisternas, 2. Tel. 360 32 55. **VALENCIA**

BIKAR MOTOR. Gran Vía, 77. Tel. 441 99 00. **BILBAO**
CARMELO. Cisneros, 89. Tel. 23 46 78. **SANTANDER**
ENGASA. Ctra. N-II, Km. 336. Tel. 152 18 62. **QUART DE POBLET.** **VALENCIA**
FERSAN. Ctra. Alicante-Valencia, Km. 87,300. Tel. 565 73 90. **SAN JUAN**
G. GUARNIERI. Ctra. de Cádiz, Km. 228,1. Tel. 37 30 68. **MALAGA**
HISPAMOVIL. Ctra. Alicante, esquina c/ Sabadell. Tel. 545 65 06. **ELCHE**
IBIZA TECNOMOTOR. Ctra. de San Juan, Km. 1,200. Tel. 31 37 21. **IBIZA**
KELDENICH. San Gervasio de Cassolas, 104. Tel. 212 17 66. **BARCELONA**

MARTIN I CONESA. Emilio Grahit, 26. Tel. 20 50 14. **GERONA**
MOTOR CENTRAL. Guillermo de Osmá, 16. Tel. 474 30 66. **MADRID**
MOVILNORTE. Ctra. El Plantío-Majad., Km. 1,100. Tel. 639 56 61. **MAJADAHONDA**
MUNTAÑA. Numancia, 22. Tel. 322 91 62. **BARCELONA**
NOGUERA PIÑOL. Doctor Fleming, 51. Tel. 26 89 99. **LERIDA**
PIRINEO MOTOR. C/ Comercio, s/n. Tel. 24 12 45. **HUESCA**
RIO VERDE MOTOR. Ctra. N-340, Km. 175,3. Tel. 81 53 53. **PUERTO BANUS**

RUERA SPORT. Ctra. de Logroño, Km. 109. Polígono Villayuda. Tel. 22 42 50. **BURGOS**
STINUS. Gloria, 3 y 5. Tel. 29 17 00. **SAN SEBASTIAN**
TURALSA. Avda. Juan Carlos I, s/n. Tel. 53 25 11. **CARTAGENA**
VASMOTOR. Avda. Gasteiz, 48-51. Tels. 24 21 66/24 55 58. **VITORIA**
VEHINTER. Ctra. de Toledo, Km. 14,700. Tels. 683 57 00/96/36. Taller: 683 58 08/683 57 60. **GETAFE**
VEIMSA. Avda. de Madrid, 131. Tel. 37 38 88. **VIGO**
VELOMOVIL. Reina Doña Germana, 17. Tel. 374 35 62. **VALENCIA**

JUAN PRIETO MECANICO EN MINIATURA

Juan Prieto no es un miniaturista común. Para él los modelos no sólo son bellas realizaciones, sino que busca en ellos antes un sentido mecánico que estético. Por eso hizo una moto vanguardista con motor de explosión o un Hispano Suiza en el que el reloj funcionaba y había que darle cuerda con un diminuto y preciso destornillador.



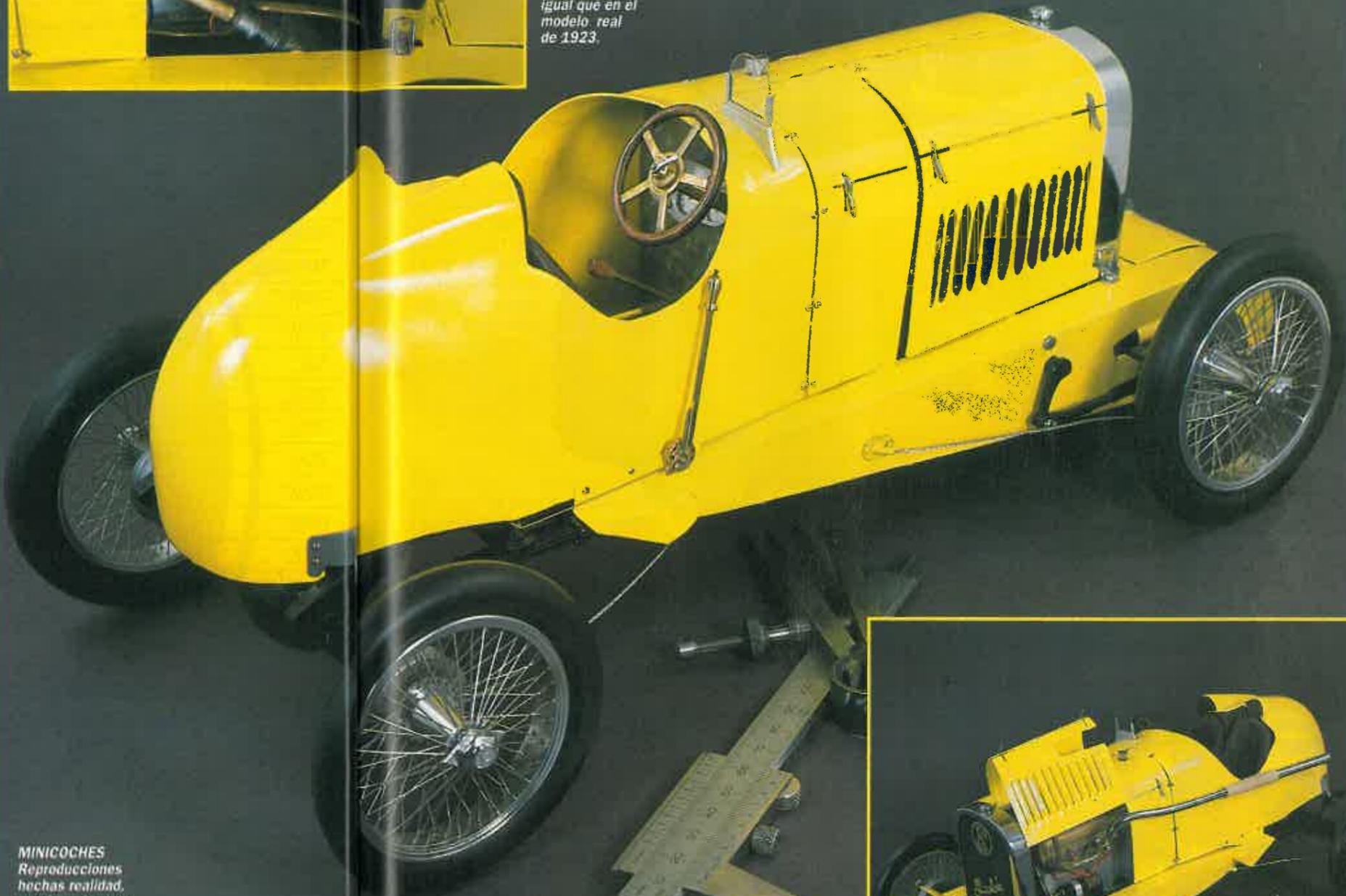
JUAN Prieto nació en Barcelona en junio de 1956, después de estudiar Maestría Industrial pasó a dedicarse a la aviación como Técnico Aeronáutico especialista en turbinas. Ello le supuso trabajar con los Phantom del Ejército y vivir una serie de peripecias a causa de los conflictos en África y Oriente, cuando era enviado a esos países a reparar aviones españoles: estuvo retenido en Egipto, vivió la Marcha Verde, estuvo en Irán cuando la llegada del Ayatollah y cuando la guerra con Irak. Más adelante colaboró con Mariscal, de quien recuerda la azarosa forma de trabajar y su participación en muchas de sus realizaciones. Pero poco a poco, fue encontrando el camino que más le gustaba y así, tras trabajar e Brembo como responsable de mantenimiento, fue desarrollando su capacidad de hacer traba-

jos fuera de lo común, trabajos en los que la palabra imposible no existe, como es el caso de los efectos especiales para cine y televisión, trabajos para el Museo de la Ciencia y ya comenzó a realizar maquetas de máquinas, casas, barcos y aviones, muchas de las cuales se encuentran en museos tanto nacionales como extranjeros. «Es un trabajo en el que hay campo pero está muy mal pagado, te sale a hora de fregona» explica este enamorado de la mecánica, que entre sus múltiples actividades también encontró tiempo para correr en kart y Fórmula 1.430, puesto que entre tantas facetas es el automovilismo la que más le apasiona.

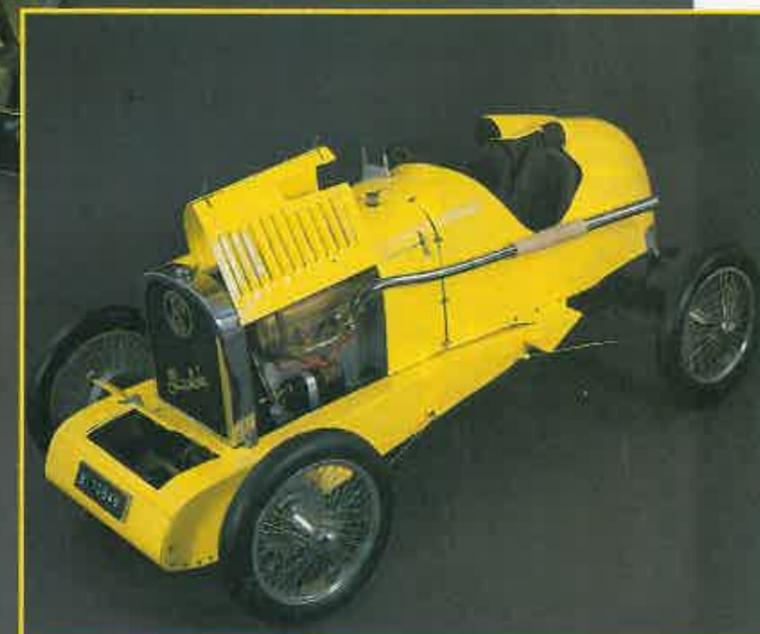
Por ello, se dedicó a hacer maquetas de coches «porque es con los que más disfruto, desde siempre me han gustado, llevo gasolina en la sangre y no se puede descar-



HASTA EL ULTIMO DETALLE
Las pequeñas piezas del Elizalde S1 están perfectamente diseñadas y colocadas al igual que en el modelo real de 1923.



MINICOCHES
Reproducciones hechas realidad, gracias a la gran habilidad y dedicación de Juan Prieto. Este coche le supuso el reconocimiento de la Fundación Elizalde; Miguel, hijo de Arturo el constructor, le agradeció personalmente el trabajo realizado con el S1.



EL COLMO DE LA FILIGRANA
Alguno de sus coches han llegado a tener bocina y luces, las cuales disponían de dos posiciones: largas y cortas, como es el caso de este Hispano Suiza 68.



GRAN AFICIONADO
Sus modelos están contruidos en la escala de uno a diez. Los coches son su pasión, es con lo que más disfruta.



tar que hay una parte de corredor frustrado...aunque he conocido mis limitaciones» explica con sinceridad. Su producción es de diez coches y una moto. Algunos de sus primeros trabajos se encuentran en el Museo de la Ciencia de Tarrasa y otros en Enasa. Una de sus preocupaciones es el darles el sabor de la autenticidad y así, en algunos de sus modelos funcionaban ciertos mecanismos como es el reloj de un Hispano Suiza 68 bis, al que había que darle cuerda con el más minúsculo de los destornilladores de relojero. A otro Hispano, un H6-B, el conocido por Dubonnet, lo hizo

carrozar en madera por la casa Nieupart, había que ponerle agua en el radiador que refrigeraba un motor monocilíndrico de cinco centímetros cúbicos fabricado también por él. Para colmo de la filigrana, este coche tenía bocina y luces con largas y cortas.

TEMAS FAVORITOS

Los Ferrari han sido uno de sus temas preferidos. Realizó un 250 LM, «estaba enamorado de este coche y lo hice sin que nadie me lo encargase», ahora está trabajando en un 512. Un magnífico Bentley, encargo de un cliente que luego desapareció, y un Elizalde son otras de sus piezas. Este último, un S1 de 1923, le valió el reconocimiento de la Fundación Elizalde y del octogenario hijo del fundador de la marca. «Miguel Elizalde, hijo de Arturo, que fue el constructor, me tomó las manos cuando le mostré el coche y me dio las gracias en su nombre y en el de toda la familia. Realmente

me emocionó», relata este polifacético artista que también ha pintado, escrito artículos de aviación y se ha dedicado a actividades subacuáticas.

Sus modelos están contruidos en la escala de uno a diez y en ellos emplea multitud de materiales, latón, cuero, aluminio, madera, goma... En cuanto a esta última, cabe reseñar que él fabrica los moldes y luego hace vulcanizar en ellos los neumáticos. ¿Alguien le ayudó en esta faceta?: «Mi suegro. Era mecánico dentista y me hizo saber apreciar y vivir las cosas pequeñas».

Pieza aparte en su producción es la moto. «La aprecio porque mecánicamente tenía soluciones que han aparecido más tarde en las de verdad. Es mi joya técnica». El motor lo hizo él mismo y lo ponía en marcha en casa. El carburador y las llantas fue lo único que no construyó sólo. El pistón era sin aros «porque cuando hablé con algunos fabricantes me pedían series de cien mil», cuenta risueño. Con sus siete centímetros piensa que debía girar a unas mil revoluciones por minuto, y uno de los problemas más importantes que se le presentó fue el del tubo de escape «hasta que logré dar con los conos justos». La motocicleta carecía de chasis, porque el motor era el que oficiaba como tal, y las suspensiones eran cantilever.

Juan Prieto no es una persona cualquiera, es un polifacético que disfruta haciendo lo que más le gusta, y como todos es feliz cuando alguien sabe valorar su trabajo, en particular estas maquetas en las que se esfuerza por hacer mecanismos capaces de funcionar. Es este trabajo el que de ahora en adelante quiere potenciar «porque haciendo estos coches vuelvo a sentir las mismas cosas que cuando era joven». Y es que Prieto es aquello que los aficionados a las carreras saben resumir en una sola y expresiva palabra: «Un quemado». ○

Texto y Fotos: J.L. Aznar

Con la cabeza bien alta.



Con toda el alma. Habéis hecho lo más difícil, sin entregaros jamás. Habéis luchado hasta el límite, demostrando que sois auténticos números 1 de los pies a la cabeza. Por eso, Marlboro World Championship Team quiere daros la enhorabuena en nombre de todos los que hemos vibrado de emoción en cada tramo, en cada curva del Mundial. Porque sabemos que hicisteis todo lo que estaba en vuestra mano para llegar lo más alto posible. Gracias, Carlos. Gracias, Luis. Sois admirables y tenéis que estar orgullosos de ello.

Marlboro



World Championship Team

Ven, síguenos



LOS CREADORES
Con medios modestos, José Luis Belil y sus colaboradores hicieron posible el Bilever.

SISTEMA DE TRANSMISION BILEVER UNA SIMPLEZA GENIAL

Las reacciones negativas que hacen peligrosa la conducción de las motos, parecen haber llegado a su fin. El sistema Bilever es sencillo, barato y eficaz.

POR lo visto, aquella sensación de «salir por las orejas», tan familiar a todos los motoristas, está a punto de pasar a la historia. Uno de los talones de Aquiles de la moto, es la pérdida de adherencia de la rueda posterior en el momento de máxima aceleración. Cuando eso ocurre, el basculante recibe un fuerte empujón hacia abajo, y en consecuencia la moto se convierte en una catapulta que despiende por arriba al conductor.

Como datos orientativos, se puede decir que en una moto de cien caballos de potencia, el efecto «catapulta» es de aproximadamente unos cincuenta kilos, y en una quinientos centímetros cúbicos de Gran Premio, el empujón puede alcanzar los cien kilos. Otro aspecto negativo de la

EL MOMENTO CRUCIAL
En las motos de Gran Premio, la pérdida de adherencia en el momento de acelerar, es frecuente causa de caídas con graves consecuencias.



tradicional transmisión por cadena, estriba en el hecho de que, al variar la distancia entre el eje del piñón del cambio y el de la rueda posterior, se producen sacudidas en las retenciones, y por la fuerza centrífuga que genera la cadena al girar, el basculante se ve sometido a reacciones inestables. Todos estos aspectos negativos, se han mitigado tímidamente en las motos modernas, pero de hecho, el problema sigue siendo grave.

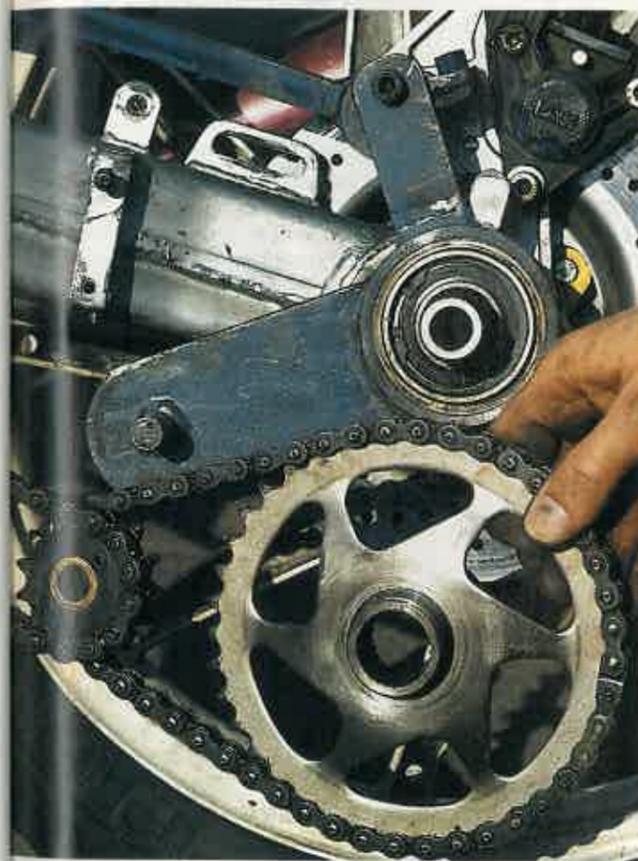
Empujado por el deseo de remediar todo esto, José Luis Belil Creixell, un destacado arquitecto barcelonés y ex-piloto, se puso a trabajar hasta encontrar la solución al problema, lo que le costó un año de trabajo. Sus compañeros de aventura fueron el profesor Carlos Riba Romeva y su adjunto, el ingeniero Francisco Ferrando Piera, que aportaron toda la parte técnica y de cálculo en la realización del proyecto.

El nuevo sistema se ha denominado Bilever, y su mecanismo consiste en un paralelogramo articulado formado por el basculante y un tirante de reacción paralelo que, por una parte está sujeto al chasis, y por otra, a un elemento de soporte con forma de L, anclado al eje de la rueda y sobre el cual está colocada una doble corona que cumple la función de piñón secundario.

En este sistema, la potencia del piñón de salida del cambio, se transmite al doble piñón colocado en el elemento de soporte posterior, por medio de una cadena que gira sobre dos coronas de igual diámetro, y la transmisión de potencia a la rueda trasera, se realiza con la combinación de dos coronas de diferente tamaño, en las que la más pequeña es una de las dos que forman el doble piñón sujeto al soporte con forma de L. En realidad, el punto de anclaje delantero del basculante, el del tirante paralelo de reacción y el del eje del piñón de salida del cambio, forman un doble paralelogramo con el eje

de la rueda, el del doble piñón y la excéntrica del tirante de reacción, que a su vez sirve para tensar la cadena primaria.

El Bilever, anula totalmente todas las reacciones negativas de la transmisión sobre la rueda, tanto en aceleración como en frenada. Prueba de ello, es que si se cuelga la moto de un elemento elástico sujeto al basculante, y sin amortiguador, se comprueba que bajo las máximas aceleraciones, o reduciendo las marchas con violencia, o frenando de golpe, la rueda posterior no



varía su posición. La gran ventaja del Bilever, es que neutraliza totalmente las reacciones de la suspensión, en relación al comportamiento de la rueda y a cualquier velocidad, debido a que desaparece la fuerza centrífuga de la cadena. Se pueden cambiar los desarrollos sin necesidad de variar la regulación de la suspensión; y por último, al desplazar hacia arriba el punto de anclaje del basculante, es posible alargarlo sin necesidad de variar la distancia entre los ejes de las ruedas. ○

Texto y fotos: Gigi Corbetta



LOS COMPONENTES
El sistema Bilever tiene un total de cinco elementos, entre ellos dos cadenas.



COMO SIEMPRE
En la doble corona posterior, es posible cambiar los desarrollos como en una moto convencional.



PURA GEOMETRÍA
En la foto se aprecian los tres puntos delanteros que forman el doble paralelogramo.



LA PRUEBA FINAL
Sin amortiguador y con el basculante suspendido, la rueda no se desplaza en plena aceleración.

MICHELE MOUTON

DE PILOTO A ORGANIZADOR

La creadora de la Carrera de Campeones, fue primero una de las mejores pilotos de rallyes, obteniendo el subcampeonato en el Mundial de la especialidad.

SUBCAMPEONA del mundo de rallyes en 1982, con cuatro victorias en su haber, la piloto francesa Michèle Mouton, auténtica «alma mater» de la Carrera de Campeones, decidió un día de 1986 colgar definitivamente el casco tras los trágicos hechos ocurridos en aquella temporada.

«Primero no tenía ningún plan para mi vida. Lo único que sabía es que ya era suficiente. No quería prolongarlo por más tiempo, para darme cuenta más adelante que había perdido otras cosas. Quería tener una vida completamente normal, amor y niños, en definitiva una familia». Fue en su encuentro con el periodista sueco Fredrick Johnsson, su futuro marido, cuando empezó a madurar aquella idea. «La idea inicial fue de él. No sabía nada de rallyes y se preguntaba, viéndolo desde fuera, como era posible comparar a unos pilotos con otros conduciendo coches diferentes. No era lógico, ni deportivo y debíamos de hacer algo. Esa fue la idea primitiva. Era también el décimo aniversario del Campeonato del Mundo de

rallyes y empezamos a preguntar a los principales pilotos cual era su opinión. Esto ocurría a finales del año 1987».

«La idea inicial fue cambiando progresivamente. Primero fue un aniversario, sólo queríamos reflejar que son realmente los rallyes, a través de la televisión, ya que la idea era mostrar más este tipo de carreras en la pequeña pantalla. Tratamos de diseñar algo similar a un tramo cronometrado en el interior del circuito de Monthlery, pero nos dimos cuenta que un solo coche, en TV, no ofrecía un espectáculo interesante.

LA IDEA DEFINITIVA

Por eso, la segunda vez trazamos un recorrido para dos coches, pero, por supuesto, siempre tratando de respetar lo que es un tramo cronometrado en un rallye, nada que ver con lo que es una carrera en circuito. Creo que el mejor fue el de Nurburgring, por su trazado rápido y una pista que no se destruyó con el paso de los coches, aunque no era

demasiado parecido a la de un tramo cronometrado».

Con un calendario tan exhaustivo como el del Mundial de Rallyes, la idea actual es una celebración a lo grande, reflejando lo que ha sido la temporada, con los mejores pilotos y las Marcas triunfadoras. Por ello, para tener los verdaderos protagonistas del año, creamos el Rallye Masters para no tener sólo a los campeones del mundo, sino también a los más destacados, lo mejor de lo mejor». A pesar de todo, no siempre ha sido fácil.

LA REALIZACION

«Los pilotos estuvieron, desde un principio, encantados con la idea. Con las Marcas fue igual en el primer momento, el primer año todos los constructores estuvieron con nosotros.

Con Lancia, el primer año, no hubo ningún problema y este año creo que estarán contentos con el resultado. No se exactamente que sucedió el año pasado y el anterior. No fue un problema con nosotros. Solo, simplemente la cercanía de fechas con el Memorial Bettega y un intento de preservar a sus pilotos para esa carrera. Toyota siempre ha estado fantástica con nosotros. Con las otras marcas, como Mitsubishi o Ford no estamos en posición de pedir coches, porque no están realmente envueltas en el mundial.

La tarea para la quinta edición de la Carrera de Campeones empezaba ya al lunes siguiente nada más acabar la prueba del Jarama. «Es verdad, tienes que empezar a pensar ahora que es lo que no ha estado tan bien, ver los puntos positivos



UNA MUJER ESPECIAL
Michele Mouton ha demostrado su capacidad, tanto como piloto, como organizadora de carreras al más alto nivel.



DOS CAMPEONES
Carlos Sainz demostró su capacidad de adaptación en la Carrera de Campeones cuando pilotó el Lancia. Un piloto campeón con un coche campeón. Al mismo tiempo se despidió de su actual Toyota.



BARDOLET EN EL FUTURO
El piloto de Ford demostró en el Rallye Master su enorme potencial, un piloto que todavía tiene que darnos las mayores satisfacciones. Markku Alen será el compañero de Sainz la próxima temporada.



PASAJERA REAL
La Infanta Elena fue copiloto de Carlos Sainz durante dos vueltas en el trazado del circuito del Jarama.



TODOS LOS ESPAÑOLES
La representación española en el Rallye Master demostró la calidad de pilotaje de nuestros pilotos.



y negativos. Ahora, lo primero tenemos que encontrar el sitio más adecuado. Tenemos una opción en España, el año que viene, y hay que tratar de hacerlo siempre mejor, de tener una perfecta organización».

La ayuda de su marido y su dinamismo que le ha llevado incluso a hablar perfectamente el castellano, ha sido vital para Michèle. «Fredrik está inmerso en la tarea de contactar con los patrocinadores, con la televisión, mientras que yo me encargo de contactar con los pilotos lo cual me resulta muy agradable».

Madre de una preciosa hija, Michèle Mouton no se separa nunca de ella: «Si ella está aquí es porque le gusta. Al principio, las primeras veces la traíamos y en cuanto podía pedía volver a casa. Ahora está en todas partes y no se pierde una, como la fiesta de anoche».

¿Una nueva piloto en ciernes? En cualquier caso, la página que escribió su madre en el Campeonato del Mundo de rallyes nunca podrá ser olvidada. ○

Esteban Delgado

DESDE DENTRO

Opiniones de un campeón



Ganar el Rallye Master proporcionó al piloto español José María Bardolet la oportunidad de conducir de los vehículos protagonistas del Campeonato del Mundo de Rallyes. «En el Toyota Celica GT-Four lo que más me impresionó fue su nobleza. Aunque era la primera vez que subía, no me costó mucho llevarlo. Tenía muchos bajos, con un motor con mucho par y unas excelentes suspensiones. Lástima que sólo pudiera dar una vuelta. El Lancia Delta Integrale 16V era, en cambio, más divertido, con una

caja de cambios que hacía que tuvieses disponible toda la potencia en cualquier instante. Hay que decir de él que es un vehículo con una gran tracción en las condiciones que tuvimos, con mucho fango. Sus reacciones eran mucho más bruscas, pero finalmente era mucho más efectivo». «Estas comparaciones son en base al Ford Sierra Cosworth 4x4 que conduje en el Rallye Cataluña. De todas formas para concretar más, habría que probar todos los coches en condiciones más reales».

MARTINI RACING

Los colores del triunfo.



MARTINI LANCIA Campeón
 * Mundial de Marcas por 5º año consecutivo
 * Juhani Kankkunen tricampeón mundial de Pilotos.

UN NUEVO RECORD PARA LA HISTORIA

Martini Racing ha inscrito de nuevo sus colores en la historia del automovilismo al conseguir, en 1991, el Campeonato Mundial de Marcas y Pilotos. Un brillante triunfo deportivo fruto de la colaboración Martini Racing - Lancia.



COMO por arte de magia, Carlos Sainz, el campeón de la amabilidad, se ha convertido en el personaje del «Barbero de Sevilla». Todos le buscan, todos le solicitan, todos le quieren, y él se esconde en el intento de encontrar esa paz perdida, que le mantenía alejado de la desazón que ahora padece. Unos quieren saber lo inexplicable, y otros se conformarían con tocarle la chaqueta al Campeón, obsesionados por la idolatría, que disfrazan con un homenaje en su honor. Carlos llega tarde a todas las citas, que a pesar de la criba de compromisos que hace su inseparable Juanjo Lacalle, siguen siendo demasiadas.

A pesar de eso, al filo de las once Carlos llega a la entrevista y se disculpa encarecidamente por los pocos minutos de retraso que lleva.

La fama no se le ha subido a la cabeza, Carlos Sainz es educado, sereno, equilibrado, y sobre todo, es la viva demostración de que Oscar Wilde tenía razón cuando decía que sólo los tontos tardan muchos años en reponerse de un éxito.

«No te lo creerás», dice Carlos al entrar en su despacho: todavía no he tenido tiempo para desayunar.

Juanjo, por favor, pide que me bajen un café, mientras tanto nosotros hablamos».

«Si sopesamos la pasada temporada, y tomamos como puntos de reflexión el factor suerte, la fragilidad mecánica, los errores cometidos por el equipo y tu actuación, ¿qué porcentaje darías tú a cada uno de estos conceptos?»

«Habría que dividir la temporada en dos partes: la primera que fue brillante, y la segunda realmente ingrata. En el Rallye de los Mil Lagos y en el de Australia, yo cometí dos errores, mientras que en los últimos tres de la temporada fue la mecánica la que nos traicionó. Honestamente, achaco estos problemas mecánicos a la mala suerte. En el Sanremo se estropeó un rodamiento situado entre el diferencial central y el cambio, que cuesta



CARLOS SAINZ SE SINCERA

TIMIDAS CONFESIONES

El desencanto de Carlos Sainz por la falta de medios necesarios para alcanzar su segundo título es ineludible. A pesar de su buen

quehacer, la mala suerte y los inconvenientes técnicos han condicionado su indiscutible talento. Sólo le queda volver a empezar.

sesenta pesetas, y que para cambiarlo es necesario desmontar medio coche. A raíz de eso, se perdió mucho tiempo y nos vimos penalizados. Al llegar a España se averió por primera vez una centralita electrónica. Todos saben que, en los componentes de esa clase, no se pueden prever ni detectar las posibles averías. Y por fin, al llegar al RAC se fisuró la culata. En los tres años que llevo en Toyota, jamás había ocurrido un problema semejante. Por ejemplo, en Kenya y en el Acrópolis había rodado en tramos cronometrados con una temperatura del refrigerante superior a los ciento veinte grados centígrados, sin acusar el más mínimo inconveniente».

«Recuerdo que el último año de Niki Lauda en la F-1, se caracterizó por un sin fin de inconvenientes mecánicos; y al respecto decía: «Mi coche se diferencia del de mi compañero en una sola cosa: no está montado con amor». ¿No crees Carlos que a tu Toyota le ha faltado amor en el montaje?»

Antes de contestar, Carlos Sainz medita unos segundos, arruga la frente, y con la mirada perdida en el vacío contesta:

«Cuando se disputan doce rallyes en un año, entre los cuales los hay tan estresantes como los de Montecarlo y Africa-Safari, todo el equipo se desgasta. Desde la parte mecánica hasta el aspecto humano, pasando por mi rendimiento, se llega a un punto en el que no se da más de sí. Me consta que el motor que se averió en el RAC, fue elegido entre varios por ser el más potente, además de haber pasado por las revisiones más meticulosas. Junto con esto, puedo asegurar que el rallye se preparó con un rigor superlativo para poder ganar. Y es un error creer que el campeonato se ha perdido en Inglaterra, seguramente se había perdido antes. Ahora que se contempla lo pasado con serenidad y sentido autocrítico, descubres que hubiese sido mejor conformarse con un tercer puesto en

«El miedo y la rabia son sensaciones que sientes con cierta frecuencia. En Australia, mientras daba vueltas por el aire, sólo deseaba que aquello acabara».

«Cuando se disputan doce rallyes en un año, entre los cuales los hay tan estresantes como Montecarlo o el Safari, todo el equipo se desgasta».

Montecarlo marcó el comienzo de sus días de gloria. Quedó en el recuerdo la memorable lucha con Delecour, que no pudo prevalecer frente al acoso de Carlos Sainz.



Australia y no haber arriesgado. No olvides que un campeonato se gana también al acertar muchas pequeñas decisiones».

-A raíz de tu salida de la carretera en el Mil Lagos, Toyota difundió un comunicado de prensa, en el que te culpaba de haber roto el radiador y dañado el cambio. Sin embargo, todo eso era falso, ya que tu regreso al trazado con el coche en perfecto estado. ¿No te parece imperdonable?

«Aquello fue causado por un fallo en las comunicaciones. En ese momento, el avión que permite comunicar con todo el equipo estaba en tierra para arreglar un motor, y los teléfonos portátiles no alcanzaban a comunicarse por la orografía del lugar. La persona responsable del comunicado se fío de lo que había

En el Rallye de Acrópolis volvió a saborear las mieles de la victoria, todos apostaban por ese duo invencible formado por Carlos Sainz y Toyota.



oído, y se equivocó. De todos modos, al día siguiente, Ove Anderson aclaró a toda la prensa el malentendido».

¿Sentiste más miedo durante el vuelco en Australia, o más rabia al quedarte en la cuneta en el RAC?

«El miedo y la rabia son sensaciones que sientes con cierta frecuencia en las carreras. Concretamente en Australia, mientras daba vueltas en el aire, sólo deseaba que aquello parara cuanto antes. Por el contrario, en el momento de abandonar en el RAC, en un instante pasaron por mi mente todos los esfuerzos hechos en los doce rallyes, y no puedo negar que sentí un profundo hastío por la injusta recompensa del destino».

¿Sólo del destino?

«¡Sí! Únicamente del destino».

En aquella ocasión, las lágrimas de rabia de Carlos Sainz fueron comentadas por todos los periódicos del mundo civilizado. Fueron lágrimas violentas cargadas de tenacidad y mala suerte, que de algún modo venían a sellar la victoria del usurpador, sin por eso dejar de ser el canto sumiso de quien de verdad merecía ser Campeón del Mundo. Y ni siquiera *La Gazzetta dello Sport* -periódico deportivo que profesa devoción por Lancia- se atrevió a eludir la evidente realidad, que reflejó en un gigantesco titular en su primera página: «Kankkunen es Campeón porque Sainz se retiró».

En realidad, Sainz se ha convertido en la obsesión vital del afortunado finlandés, que a todas horas y con cualquier pretexto, habla del «talentado» Sainz al que sólo la mala suerte ha ganado.

¿Qué opinión te merece la fae-

na de Auriol, al provocar que los neumáticos de defensa acabaran en la pista durante la Carrera de Campeones, y posteriormente la negativa de Kankkunen al aceptar repetir el tramo que tú no pudiste correr por estar ocupada la pista por los neumáticos?

«Me niego a creer que Auriol chocase adrede contra los tres bloques de neumáticos para obstaculizarme el paso. Ahora, me dolió mucho la actitud de Kankkunen cuando se opuso a que Auriol se prestara a repetir la prueba, con el único fin de brindarme la oportunidad de poder correr frente a mi público. Su actitud propició mi descalificación que, por otra parte, no tiene importancia, ya que en la Carrera de Campeones de pronto ganan pilotos que posteriormente en un tramo crono-



Las dotes de puesta a punto de Carlos Sainz, en más de una ocasión, han logrado paliar los talones de Aquiles de su Toyota.

metrado de cualquier rallye, ruedan con quince segundos de retraso. Kankkunen tomó parte en un asunto que no era de su incumbencia; para eso están los comisarios y el director de la carrera».

-Dicen las lenguas de doble filo, que has recibido en serio una oferta de Ford. ¿Volverías a correr con esa marca?

«Hace poco tiempo se comentó también lo mismo de Lancia; pero en este momento no tienen impor-

tancia para mí ninguna de las dos ofertas. Yo, y sólo yo, he decidido seguir en Toyota. Es un equipo poderoso, capaz, y en el que me encuentro a gusto. Nadie me ha obligado a renovar el contrato. Ford, es un equipo que, gracias a la labor de Biasion, ha conseguido encontrar el rumbo correcto para evolucionar su coche, que, por otra parte, es el más rápido sobre asfalto. A partir de esta temporada, su competitividad será buena en todas las facetas de los rallyes. Junto con esto, te puedo asegurar que mantengo óptimas relaciones con John Wyler y Peter Ascroft. Si en otros tiempos tuve algún contratiempo, es agua pasada».

¿Consideras que el agobio a que te someten los aficionados españoles con sus exigencias, altera tu estado de concentración?

«Sin lugar a dudas, eso sucede cuando corro en España. Todos están pendientes de que haga milagros, me acosan pidiéndome autógrafos, fotos, y se comentan tanto los errores como las victorias. El conjunto de todas estas cosas, hacen que te sientas sometido a una constante presión psicológica, que de cierta forma diluye mi capacidad de concentración. Al margen de esto, agradezco tener un público tan vivo».

-Sinceramente, ¿no crees que la organización del equipo y la dirección técnica no han estado a la altura de las circunstancias? En resumidas cuentas, que Toyota se ha dormido en los laureles.

«Hay una cosa cierta: a partir del rallye de Argentina, Lancia mejoró considerablemente la calidad de sus coches. Para estar al mismo nivel, hubo que tomar decisiones muy importantes en todos los sentidos, y en consecuencia, un coche como el mío que tiene cuatro años de actividad deportiva, llegó a sus límites en poco tiempo. De donde no hay, no se puede sacar, a no ser que tomes decisiones drásticas».

En las palabras de Carlos Sainz se vislumbra la claridad de siempre, junto con la tenacidad que le caracteriza; sin embargo, en su mirada se aprecia un velo de cansancio físico, acumulado a lo largo de tres años de actividad deportiva sin descanso, mezclada con una presión psicológica demoledora. A menos de un mes del comienzo del rallye



de Montecarlo, Sainz no ha podido descansar ni siquiera una semana.

¿Te encuentras agotado cara al Montecarlo?

«Serían suficientes tres semanas de descanso absoluto sin pensar ni en coches ni en carreras, para recargar a tope mis baterías. Sin embargo, tengo que ensayar con el nuevo coche para evolucionarlo y poder ser competitivo frente a la próxima temporada. Si delegara este trabajo en otro piloto, segura-



Sainz se encuentra agotado físicamente. Además, las secuelas en su cuello del accidente de Nueva Zelanda le preocupan profundamente.

mente al llegar a Mónaco me encontraría totalmente recuperado, pero sentado en un coche puesto a punto de forma errónea, y por lo tanto, no apto para poder ganar. Esto es un corredor sin retorno; si paras vas hacia atrás, y tus rivales te devoran».

Una destacada revista para la mujer, te ha incluido entre los «sex symbol» de esta década. ¿Qué opina Carlos Sainz de las mujeres?

«Son muy buenas para una recuperación de cualquier clase, y además las considero súper necesarias. Lo que ocurre, es que al estar siempre viajando por el extranjero, no puedo opinar sobre las españolas».

La verdad es que la opinión de Carlos Sainz tiene el peso de lo auténtico, en el más amplio sentido de la palabra; jamás tiene una crítica para nadie, y sopesa con la misma serenidad los sinsabores de una temporada como ésta, o las victorias de la pasada.

Es un gentilhombre que va por el mundo de los rallyes con la estrella de Campeón, que a veces se difumina por entre las nieblas de la mala suerte, la fragilidad de su Toyota Celica, y la envidia de algunos rivales que, por muchos esfuerzos que hagan, no pasarán de ser los agradecidos por la suerte o los contratiempos del «Campeón de la amabilidad».

Gigi Corbetta.

Fotos: Gigi Corbetta y E. Delgado

En el Rallye de Nueva Zelanda, Carlos Sainz fue el protagonista del accidente más espectacular de la temporada. No fue más que resultado de la inmensa ansiedad de lograr la victoria.



Torrontegui oficial Suzuki

EL piloto vasco Herri Torrontegui será definitivamente piloto oficial de Suzuki en la categoría de 250 centímetros cúbicos en el próximo Campeonato Mundial de velocidad. Será compañero de Wilco Zeeleberg en la estructura que, radicada en Toulon, dirigirá el galo Hervé Poncharal, hasta ahora responsable de Honda en el país vecino. Para el joven, pero experimentado, piloto español, ésta es una oportunidad de oro, que es de esperar aprovechará al máximo. En su primer contacto con una Suzuki oficial, en el Gran Premio disputado en Mugello, fue undécimo con una moto que prácticamente descubría. Ahora

con entrenamiento y en un equipo ya experimentado, puede tener grandes resultados. En la categoría del medio litro será definitivamente Doug Chandler quien secunde a Kevin Schwantz, en un equipo que ha sido profundamente remodelado en el cuadro técnico.



H&F Racing al París-El Cabo

EL equipo madrileño más importante en la próxima prueba africana, estará compuesto por tres expertos pilotos de motos, más otros tres de camiones en el importante apartado de la asistencia. Mientras que Agustín Fernández, Luis Chillida y el francés Gilles Francú pilotarán las tres Suzuki DR

650 HFR, especialmente preparadas en H&F Racing, Carlos Hernández, Julián Montes y Enrique Ruiz Molero lo harán, a su vez, a bordo del Pegaso 3046/10, cargado con todo lo necesario para llegar a buen término hasta el confín del continente africano.

FASA Renault, más cerca de la F-1

FASA Renault está firmemente decidida a impulsar el deporte del automóvil en este país. El objetivo final de la marca del rombo sería llevar a un piloto español a la Fórmula 1. Esta ardua tarea, que requiere de muy diversas fases, implicaría el apoyo incondicional a una joven promesa, cuyo talento fuera lo suficientemente indiscutible.

Renault prevé seguir varios años en esta categoría. De momento, FASA Renault apoya la creación de un Campeonato de Europa de Fórmula Renault y la idea de poner en marcha una escuela de pilotaje en España, amén de sus tradicionales Copas y Fórmula Renault.

BOXES



● **Balba González** Camino participará en el 92 en el Campeonato de España de Turismos. Hará equipo con Emilio de Villota y los coches que utilizarán serán sendos Mercedes 190 2.5 16V. El patrocinador principal del equipo será la firma petrolera BP.

● **Nanini** tuvo una oferta de Mercedes para realizar el Campeonato de Súper Turismos Italiano, que ha rechazado, inclinándose por Alfa Romeo. Pilotará un 155 con cambio semiautomático, similar al de los Ferrari de Fórmula 1.

● **El Rallye de Túnez** se volverá a realizar en el 92. Para ello ya tiene fechas, del 4 al 12 de abril, con un prólogo el primer día en Francia y embarque en Marsella. Los patrocinadores serán Optic 2000 y el canal de televisión La Cinq.

● **Josep Lluís Steurl**, piloto de KTM, se adjudicó en el Raid Bajo Alberche el Campeonato de España de Raids Motociclistas. El vencedor fue Oscar Gallardo.



mejor tiempo. Pero en la final, el mal tiempo le jugó una mala pasada y la pista, demasiado húmeda, le impidió superar la cuarta posición. El español, a pesar de todo, recibió los elogios de un jurado

que apreció su estilo de pilotaje y su potencial con una edad de tan sólo 20 años. En sus proyectos, para la temporada del año 92, entra correr en la Fórmula Renault, si encuentra los apoyos necesarios.

MARCO LUCCHINELLI

Detenido, traficaba con cocaína

EN la madrugada del pasado viernes día trece, la brillante carrera deportiva de Marco Lucchinelli se veía ensombrecida por la acusación de tráfico, elaboración, comercio de cocaína y pertenecer, como miembro activo, a un grupo delictivo.

Según el artículo setenta y tres del código de enjuiciamiento criminal de la ley italiana, Lucchinelli puede ser sentenciado a veinte años de reclusión.

En el momento de la detención, abandonaba su casa, situada en Casalfiumanese, en las proximidades de Bolonia, despidiéndose de su hija Rebeca de siete años, su hijo Cristiano de once, y de su esposa Paola, que intentaba apaciguar el llanto de los hijos. Lucchinelli dijo adiós a su familia con una frase contundente: «No me esperéis, seguramente no volveré».

Al parecer, la cocaína recibida desde Perú, se elaboraba en un local situado en las proximidades del aeropuerto de Borgo Panigale, alquilado hace tiempo por Lucchinelli como lugar de trabajo para los mecánicos de Ducati Corse en situaciones esporádicas. En el momento de la incursión policial, estaba ocupado por el corredor Giancarlo Falappa, que por otra parte era ajeno al «pastel».

En el pasado mes de octubre, Lucchinelli logró escapar a un control policial, al emprender una huida en coche por los campos que bordean la autopista A 14,

y por la destreza de la conducción, se confirmó que se trataba de un profesional.

Respecto a lo ocurrido, Claudio Castiglioni -titular del grupo Cagiva- comentó: «Pusimos en él toda nuestra confianza. Si es verdad de lo que le acusan, para nosotros está descalificado de por vida».

En el mismo sentido, Jean Alesi -piloto de Ferrari- recaló el hecho con dureza al comentar: «Ninguna persona que trafica con droga merece comprensión. Además, nosotros los pilotos, somos un ejemplo para muchos jóvenes que nos admiran. Lo de Lucchinelli es incomprensible e inadmisibles».



Premios de la Copa Defender

LAND Rover, en plena euforia después de haber recibido, por segundo año consecutivo, el premio al «mejor todo terreno» con su modelo Discovery TDi, esta vez por parte de la revista especializada Solo Auto 4x4, ha realizado la entrega de premios de la Copa Defender del Nacional de Raids:

- 1º Ernesto Gilbergá (103 pts.)
- 2º Francisco Martínez (90 pts.)
- 3º Marino San José (87 pts.)
- 4º Antonio Jul (72 pts.)
- 5º Enrique Tomás (53 pts.)
- 6º Luis Miguel Ortega (46 pts.)
- 7º Angel López (39 pts.)
- 8º Antonio González (18 pts.)
- 9º Alfredo Otal (10 pts.)

VUELA ALTO



5957. Cambiador de CD para seis discos

El Radio-Cassette 7294 R controla las funciones del Cargador y te permite disfrutar de tu emisora preferida con total nitidez, en todo momento, gracias a su revolucionaria función RDS.

Con la más avanzada generación de equipos de Car Audio de ALPINE, ya puedes vivir intensas sensaciones musicales a bordo de tu automóvil. Vuela alto... con ALPINE.

7294 R. Reproductor de Radio-Cassette con RDS

Descubre la más elevada tecnología ALPINE. Introdúctete de lleno en el exclusivo mundo del Sonic Excellence. El Cargador para seis discos CD Shuttle 5957 ha sido especialmente concebido para sacarle el máximo partido a tus discos compactos favoritos.

ALPINE
SIMPLEMENTE EL MEJOR





Fórmula 1: los primeros ensayos

SIN novedades y bajo las inclemencias del tiempo, el gran Circo de la Fórmula 1 se desplazó al circuito de Montmeló para llevar a cabo los primeros ensayos posteriores al final de la pasada temporada. Los monoplasas que, a lo largo de dieciséis Grandes Premios fueron la viva expresión de la competitividad, se han transformado en «coches laboratorio» destinados a suministrar datos y experimentos que posteriormente se utilizarán para los nuevos monoplasas, que en estas fechas, van tomando forma en los departamentos de construcción de todas las escuderías.

Sin lugar a dudas, Ivan Capelli polarizó toda la atención en estos entrenamientos, aunque por las abundantes lluvias caídas sobre Montmeló, no pudo desarrollar el plan previsto de trabajo. En un primer tiempo utilizó el Ferrari 643 y, en tan sólo una ocasión, se subió al viejo 642/B, equipado con suspensiones activas. Capelli se limitó a contestar, con evasivas y alabanzas, a las preguntas sobre su adaptación al coche. En ningún momento criticó al 643, a pesar de haber logrado tiempos realmente ridículos.

Algo parecido le pasó a su compañero Jean Alesi, que enfocó todo su trabajo en ensayar diferentes clases de suspensiones. Únicamente en la tarde del jueves, Alesi rodó con el 642/B dotado de suspensiones activas, que por otra parte, demostraron estar todavía lejos de poderse emplear en el comienzo de la temporada.



ESTRECHA COLABORACIÓN
Jean Alesi e Ivan Capelli han colaborado estrechamente a lo largo de todos los entrenamientos.



SÓLO 20 VUELTAS
Damon Hill se limitó a rodar en las tardes de los últimos días de ensayos.



ADAPTACIÓN
Aguri Suzuki consiguió completar su primera fase de adaptación al Footwork.

Los ensayos llevados a cabo por Alessandro Zanardi, a los mandos del viejo Jordan, equipado con el motor Yamaha, se vieron interrumpidos por una importante salida de pista que dañó sensiblemente el coche.

En el caso de Williams, fueron Nigel Mansell y Riccardo Patrese los pilotos que rodaron alternativamente con el FW14 del pasado año, y con el FW «laboratorio» dotado con suspensiones activas. Sin embargo, Damon Hill dio, únicamente, veinte vueltas con el muleto del FW14, sin registrar tiempos dignos de interés.

Ligier aprovechó la ocasión para contrastar los tiempos realizados durante el Gran Premio de España con los actuales registrados con el viejo coche, que ahora utiliza el motor Renault RS3-V10. Por lo visto, Thierry Boutsen se vio agobiado por un interminable número de averías técnicas, causadas por la adaptación provisional del nuevo motor.

También Minardi estrenó el viejo M191, dotado del motor Lamborghini 3512, que según lo dicho por Gianni Morbidelli no era, en absoluto, inferior al M191-Ferrari.

A la espera de lograr una nueva estructura empresarial y técnica, la escudería Footwork quiso que Aguri Suzuki se fuera familiarizando con el nuevo coche, y al mismo tiempo que se mantuviera en plena forma para la temporada venidera.

Como se ha dicho en un principio, las lluvias y la falta de novedades fueron las características comunes a estos entrenamientos, que como de costumbre suelen ser anodinos y aburridos.

BREVES

● Hay rumores más que fundados sobre el regreso de John Barnard a Ferrari. Al parecer, la escudería de Maranello se encuentra en disposición de olvidar las tiranteces del pasado, y Montezemolo desea, firmemente, que Barnard vuelva a dirigir las suertes técnicas del equipo de Fórmula 1. Además, se rumorea que con él, también regresaría Giorgio Ascanelli y Gordon Kimball. Sin embargo, Barnard ha puesto como condición indispensable trabajar en Inglaterra, y desplazarse a Maranello esporádicamente.

● Se ha confirmado que Footwork está en negociaciones para adquirir la Tyrrell. El poderoso grupo financiero japonés, desea firmemente afianzarse con éxito en la Fórmula 1, y por lo tanto, al no lograr resultados positivos con la escudería que lleva su nombre, ha tomado la sabia decisión de comprar un equipo competitivo.

● El poderío nipón se amplía en la Fórmula 1. Prueba de ello es que la FISA eligió a Kamakura -presidente de la federación japonesa de automovilismo- como vicepresidente de la Federación Internacional, y al señor Takagi ha pasado a ocupar el puesto de Vicepresidente honorífico.

HONDA
Come ride with us



PURO SENTIDO COMUN



Si el sentido común está en el perfecto equilibrio, no hay mejor expresión de éste que la nueva HONDA TWO FIFTY bicilíndrica de fabricación española. En cualquier ciudad, demostrando su agilidad y facilidad de conducción. En cualquier carretera, corriendo con la mayor comodidad.



Y en ambas, dando la impresión de ser mucho más que una 250. Por todo esto, en la nueva HONDA TWO FIFTY, volver al concepto clásico de los 2 cilindros y adaptarlo al último diseño y tecnología, es mucho más que una gran idea: es puro sentido común.



NUEVA



MOTUL con HONDA

MONTESA-HONDA, S.A. - Telf.: 474 02 52

Firma de la Casa

Seguro que muchas veces hemos intentado reconstruir mentalmente un accidente sin haberlo presenciado, con sólo ver los restos del coche y el lugar del siniestro ¿Cuántas veces nos hemos preguntado cómo pudo ser? ¿Quién cometería el fallo? ¿Qué maniobras o causas llevarían al accidentado a obrar de una u otra forma?

Un accidente de circulación con víctimas se lleva consigo casi siempre tantas incógnitas como hipótesis se barajan, a nivel, incluso, de expertos en la materia.

Inicio de puente, autopista de peaje, niebla, accidente en el que se ven implicados veinticinco vehículos veintidós de los cuales quedan totalmente calcinados, diecisiete muertos, cuarenta y nueve heridos y una pregunta ¿Cómo empezó todo?

La hipótesis más cómoda es la de alegar que el exceso de velocidad y la niebla fueron las causas determinantes del suceso. Sin embargo, habría que considerar otras probables causas bien conocidas por los que pasamos media vida en la carretera. Habría que preguntarse cuántos vehículos de los implicados llevaban encendido el piloto de niebla trasero, o si los que tuvieron el primer alcance, quizá sin mucha importancia, se ocuparon de señalar bien los vehículos o retirarlos de inmediato de la vía.

Los responsables de una autopista de peaje deberían tener

Niebla y muerte en Bilbao

la obligación de informar en su comienzo de los kilómetros afectados por la niebla. ¿Estaba anunciada en este caso? También convendría saber si el primer vehículo alcanzado lo fue por dar un frenazo inesperado, al encontrarse con el cartel indicador de la salida a Amorebieta, o si su velocidad era incluso demasiado baja para las condiciones de ese tramo de autopista (no hay una velocidad concreta obligatoria a la que viajar con niebla). Es muy raro, por no decir imposible, que se superen los 120 kilómetros por hora en zona de niebla y circulación densa. Desde luego, se trata de una autopista con tramos difíciles, por la que se circula rápido, pero la niebla es un obstáculo que impone respeto y la gente no está loca. Quizá convendría recordar que el impacto de un automóvil circulando a una velocidad entre 60 y 80 kilómetros por hora sin frenar, contra otro parado, pondría los pelos de punta a más de uno. El consiguiente incendio y la gravedad del siniestro serían comparables al suceso de Bilbao.

En España no se conduce bien. Hace falta más atención, más educación vial, un mejor aprendizaje de las normas y un redoblado esfuerzo por parte de los responsables de circulación.

En estos casos, como casi siempre, nunca se llegará a saber quién fue el culpable. Para la mayoría la excusa fácil siempre es la misma: la velocidad inadecuada.

Andrés Mas



BALLESTA



BALLESTA

Nueva Gama Delta

LA TRANSFORMACION DEL MITO



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

Modelo	c.c.	C.V.
Delta 1.5 LX	1.498	82
Delta 1.6 GT i.e.	1.585	111
Delta HF Turbo	1.585	143
Delta HF Integrale 16v.	1.995	210



S E A T I B I Z A

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. No acumulable a otras ofertas promocionales.

YA LO TIENES TODO. DISFRUTALO.



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.



SEMANAL Motor 16 GRUPO

21 de diciembre de 1991 Num. 426 • 325 ptas.

NUEVO FLAT 500

El año que viene por 850.000 Ptas.

00426
8 413042 641506



NUEVO TESTAROSSA



FERRARI A 314 KM/H