

NUEVO COUPE SEC DE MERCEDES



LANCIA DELTA INTEGRALE
**MAS QUE EL
CAMPEON**



BAJÓ EL IVA
TODAS LAS OFERTA DEL
MERCADO



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.



VALORES EXCLUSIVOS.

C. de SALAMANCA, S.A.

ESTIVAL

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



MITSUBISHI GALANT DINAMIC 4 PAG. 48



MASERATI BARCHETTA PAG. 76



ESPACIO Y TIEMPO: VEHICULOS URBANOS PAG. 54



JORDI GENE PAG. 92



PARIS-EL CABO PAG. 84

- 6 PUNTO DE MIRA
- 12 SU CASO
- 14 LO ÚLTIMO
- 18 NUEVA GAMA
- 20 FORD SIERRA
- 27 MERCEDES SEC
- 41 A FONDO
- 45 LANCIA DELTA HF
- 48 INTEGRALE
- 54 PRECIOS
- 62 COCHES NUEVOS
- 63 MAGAZINE
- 66 ECONOMÍA

- 48 A FONDO
- 54 MITSUBISHI
- 62 GALANT DINAMIC 4
- 63 REPORTAJE
- 66 VEHÍCULOS EN LA
- 76 CIUDAD
- 80 NOTICIAS DE
- 82 EMPRESA
- 84 PRECIOS
- 86 VEHÍCULOS
- 89 USADOS
- 92 FUERA DE SERIE
- 96 MASERATI
- 100 BARCHETTA
- 102 ACTUALIDAD
- 104 CHÓFERES DE
- 106 ALQUILER
- 108 DEPORTE
- 110 KARTING-CROSS
- 112 PARÍS-EL CABO
- 114 CARLOS SAINZ
- 116 ENTREVISTA:
- 118 JORDI GENÉ
- 120 A TODO GAS
- Motor 16 / 3



UN NUEVO CONCEPTO DE CONFORT

Sólo cuando no se conocen límites, cuando se es innovador, avanzado, exclusivo, se puede crear un nuevo concepto de confort. Así es Peugeot y así ha hecho su gran creación: El Peugeot 605.

Armonía, fluidez, estabilidad. Conceptos imprescindibles a la hora de describir el Peugeot 605. Desde el lujoso confort de su espacio interior hasta la sofisticación de su completo equipamiento, el Peugeot 605 ha sido concebido para ofrecer el más absoluto confort. Su espacio interior supera las más altas cotas de refinamiento y funcionalidad, con asientos delanteros equipados con ajuste multidireccional electrónico y calefacción. El puesto de conducción, ergonómico, está dotado con un ordenador de a bordo para controlar todas las funciones básicas de la conducción. La climatización y la perfecta insonorización aportan los últimos toques de confort y refinamiento a un interior donde el cuero y la madera de nogal confirman la elegancia de todos sus detalles.

Y es en este entorno donde se dominan a placer las virtudes técnicas más desarrolladas, donde se ponen a prueba sus prestaciones, su potencia y, sobre todo, su seguridad.

Así es el Peugeot 605. Un automóvil inteligente al servicio de un nuevo concepto de confort.



PEUGEOT 605
LA GRAN CREACION

D **GANAR EL CINCO, PAGAN LOS CONDUCTORES**

ICHOSOS políticos. Decía Carlos Solchaga hace unos meses que se preveía una recuperación económica para el 92. Ahora, sin embargo, tuerce el semblante y lo ve todo más gris. Nos inquieta, y con cara de circunstancia confirma el duro suplementario que costará el litro de gasolina.

Poco antes se filtra la noticia de la bajada de cinco puntos del IVA, y en última instancia, Miguel Muñoz, director general de Tráfico, anuncia en el Congreso que la velocidad máxima en ciudad se limitará en cinco kilómetros por hora.

Gana el 5. Pagan los conductores. Los coches bajan menos de lo que se pensaba y la administración recauda vía estaciones de servicio. Entretanto, algunos fabricantes de automóviles incrementan sus ofertas de tal manera que, si se emplea el sentido común, es de tontos rechazar algunas que son auténticas oportunidades.

La bajada del IVA es un acontecimiento por el que siempre se ha luchado en esta revista. Hay que recibirla con optimismo por muy raquítica que sea. Es un punto de partida para encarar el año próximo con unas mínimas dosis de racionalidad, racionalidad que debería permitir la renovación del parque, aún pendiente. Porque seguimos teniendo las mismas carencias de siempre, que influyen de manera negativa en la seguridad vial. Y aquí es cuando entra en escena el director general de Tráfico, que anuncia un reglamento pensado para la seguridad. Algunas medidas, como la obligatoriedad de los sistemas de frenos con antibloqueo en los autocares, o su mayor difusión en los turismos, son positivas. Pero esto último hay que incentivarlo económicamente. Así, tenemos por un lado la imposición fiscal, que no baja lo que tiene que bajar y por otro, unas soluciones para detener la sangría de muertos de nuestras carreteras, que requieren de financiación oficial.

Entonces, ¿por qué no se financian estos proyectos relativos a la seguridad vial con lo que se recauda a través del automóvil? ¿Durante cuánto tiempo tendremos que seguir haciéndolo esta pregunta?

Alberto Mallo



Reglamento de circulación en breve

El tan esperado Reglamento de Circulación, que desarrolla la Ley de Seguridad Vial, podría ser aprobado en enero próximo, para entrar en vigor en los primeros días de junio, según ha anunciado en el Congreso de los

50 kilómetros por hora en las vías urbanas. Así mismo, se está estudiando la implantación obligatoria del sistema ABS en camiones y autobuses y la incentivación de su uso en turismos. El señor Muñoz también afirmó que se va a proponer que el Código



Diputados el director general de Tráfico, Miguel María Muñoz comentó a los parlamentarios algunas de las novedades de este Reglamento, que ya han sido adelantadas por esta revista. Entre ellas figuran la obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad en todas las plazas y en los cascos urbanos, y la reducción de la velocidad máxima de 60 a

Penal recoja la penalización de la conducción sin carné, «ya que en los cinco años que lleva despenalizado se han multiplicado los accidentes».



FELIZ PAREJA

Jesús Pareja, uno de los solteros automovilísticos de más recio abolengo y palmarés, se nos casa. Jesús siempre ha sido partidario de los biplaza, pero ha tardado bastantes años en decidirse. Nuestra más cordial enhorabuena a Jesús y Elvira.

IVAKK

Nos han querido vender la reducción del IVA como un logro social sin precedentes en la historia fiscal de nuestro país. Lo cierto es que la rebaja llega tarde, ha sido funestamente anunciada y es mezquina en su cuantía.

SIN QUE SIRVA DE PRECEDENTE

Estamos en época de felicitaciones y no puede faltar nuestro mejor deseo de felicidad para los responsables de la DGT, Renfe, el MOPT, el Ministerio de Hacienda y algunos otros, objetivo frecuente de nuestros semáforos. Sus errores tan frecuentes permiten que esta sección sobreviva semana a semana.

AL MAS MALO

Los que hacen esta sección merecen también más de un aldabonazo, por su intransigencia y su acritud. A la hora del balance y sin el más mínimo propósito de enmienda, les otorgamos 365 semáforos rojos para que vayan aprendiendo.



Maserati para el 92

LEJANDRO de Tomaso, patrón de Maserati, dio a conocer su nueva gama de modelos para el año 1992. No habrá grandes cambios, pero el estilo de todos los modelos tiende a unificarse bajo un nuevo aire de familia, que no es otro que el inaugurado, en su día, por el impresionante Shamal.

Las ruedas y los grupos ópticos delanteros, que pueden observarse en la fotografía del Biturbo Spider, son comunes a los restantes modelos. Todos ellos irán llegando al mercado español en las próximas semanas. Entretanto, el importador ha dado a conocer sus nuevas tarifas, con unos precios más competitivos, en torno a un cinco por ciento más baratos que los anteriores. A partir de ahora, se puede acceder a un Maserati, concretamente al mo-

delo 222, con motor de 220 caballos de potencia y tres válvulas por cilindro, por una cantidad algo menor de los cinco millones y medio de pesetas.

Todos reciclados

ENTRO de pocos años las autoridades comunitarias podrían exigir un certificado que diera fe de que los automóviles, finalizada su vida útil, hubieran sido reciclados de forma ecológica.

De momento, los principales fabricantes ponen a punto sus propios sistemas de reciclaje. El último ha sido BMW. Desde hace unas semanas, funciona en Munich un centro en el que se tratan veinte coches diarios. Los planes de BMW son cubrir Alemania con estos centros, en los que diversos materiales de los automóviles son recuperados. BMW abona un importe al propietario, en base a los componentes que pueden ser posteriormente vendidos como recambios.

Gente nueva, carreteras viejas

El Consejo Directivo de la Asociación Española de la Carretera ha elegido a Juan Antonio Fernández Campo como nuevo presidente, en sustitución de Manuel Velázquez.

Juan Antonio Fernández Campo, doctor ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, era ya vicepresidente de la Asociación y está al frente de numerosas empresas del sector de la construcción.



DESDE
PARIS
EDOUARD SEIDLER

A CITROËN le llevó doce meses alcanzar una producción diaria de mil vehículos en 1983, ocho meses con el Citroën AX en 1987 y tan sólo cinco meses en 1991 con el nuevo ZX.

RENAULT, después de haber despedido a 4.620 trabajadores en 1991,

eliminará en 1992 otros 3.746 puestos de trabajo, como un paso más para conseguir la disminución del 40 por ciento de su plantilla actual para el año 2000.

SEGÚN PEUGEOT, a finales del presente año se habrán vendido 35.000 unidades del nuevo 106, la mitad de ellos entre un público femenino y estudiantes.

AUNQUE LA PRODUCCIÓN de Citroën ha permanecido prácticamente inalterable (809.600 vehículos en 1991,

frente a los 812.400 de 1990), Citroën ha registrado a lo largo del año parones productivos durante 26,5 días en la planta de Rennes y 16 días en la planta de Vigo.

JACQUES CALVET, presidente del Grupo PSA, no se rinde fácilmente: ha solicitado una nueva reunión con el presidente francés, François Mitterrand, y otros miembros del gobierno, para luchar contra el acuerdo de la Comunidad Europea y los fabricantes japoneses.

EL TEMA DE LA SEMANA

El triste ranking de los muertos

El ministro **Borrell** tuvo que admitirlo: «Nuestras infraestructuras son peores que la media comunitaria». La frase la pronunció después de que, en la mesa del **Consejo de Ministros de Transportes de la CE**, se presentara un informe confidencial elaborado por la Comisión Europea en el que se señala que España, con 9.032 muertos por accidentes de tráfico en 1990, es el país con la tasa más alta de siniestralidad del «Club de los Doce».

En el año citado, y según el mismo informe, la carretera se cobró **49.685 víctimas mortales** en los países de la CE, así como 1,7 millones de heridos. El costo económico de este trágico balance es de **nueve billones de pesetas**. En números absolutos, sólo Francia, con 11.200 muertos, superó a España. Pero hay que tener en cuenta que en el país vecino la población es superior en 18 millones de personas.

Entre **1985 y 1990** la tasa española de siniestralidad en carretera ha crecido como la espuma, por encima de la media comunitaria y situándose a la cabeza de los Doce. Este estudio viene a rubricar otro informe publicado en febrero, en el que nuestro país figuraba como el de **más muertos por cada millón de habitantes** (211) y de vehículos (635).

Estos estudios foráneos vuelven a poner de relieve la disparidad de los datos a la hora de hablar de la siniestralidad. Mientras en Europa se da como cifra más de nueve mil, en España se siguen «cotizando» los 6.000-7.000 muertos que facilita oficialmente la **DGT**. Como ya es sabido, la fórmula europea para contabilizar las víctimas mortales consiste en seguir la evolución de los heridos durante los 30 días siguientes al siniestro, mientras que en España sólo se produce el seguimiento durante las **24 horas posteriores al accidente**, aplicando a final de año el índice corrector de multiplicar la cantidad resultante por 1,6. A estas alturas de la película no se sabe cual de los datos es el verdadero. Pero vistos los toques de atención que nos llegan desde **Bruselas**, todo parece indicar que son sus estadísticas las que funcionan.

Mientras tanto, la **Dirección General de Tráfico** informa que, desde primero de año hasta mediados de este mes, han perdido la vida en las vías interurbanas (sin contabilizar las

urbanas) un total de 5.482 personas, **196 menos** que en el mismo periodo del pasado año.



BMW quiere Rolls Royce

La compañía BMW podría adquirir al fabricante británico de automóviles de lujo, Rolls Royce, si culminan las negociaciones actualmente en curso. Según la prensa del Reino Unido, la firma británica Vickers, que había adquirido la Rolls en 1980, espera ceder el control de esta empresa a los alemanes de BMW en los primeros meses del próximo año. Los mismos medios señalan que la italiana Fiat, la norteamericana General Motors y la japonesa Toyota también se encuentran entre los candidatos, aunque la mejor «colocada» es BMW.

Vickers adquirió Rolls Royce por 35 millones de libras (unos 6.400 millones de pesetas al cambio actual), y en el presente ejercicio se espera que pierda 62 millones de libras frente a los 30 millones de beneficios en 1990. Los motivos de esta crisis se encuentran

en la recesión en el Reino Unido y, especialmente, en Estados Unidos. Las ventas se han reducido este año por debajo de la mitad de las que se contabilizaron en el pasado ejercicio, y el número de unidades vendidas se sitúa en sólo 1.600.

Los obispos quieren buenos conductores

El responsable del apostolado de la carretera, de la Conferencia Episcopal Española, monseñor Vicente Hernández, ha mostrado su preocupación por la sangría humana que suponen los accidentes en carretera. Tras denunciar a la Administración por no acometer con celeridad la modernización de la red viaria española, el responsable episcopal insistió en una necesaria intensificación de la educación vial y ética de todos los conductores españoles, así como la de los viandantes, empezando por los menores.



Restricciones a la circulación italiana

La contaminación ambiental ha obligado a siete ayuntamientos italianos a restringir la circulación de automóviles, con la alternancia de las matrículas pares e impares. La medida ha sido adoptada en Roma, Milán, Turín, Bérgamo y Como, ciudades que se unen a Bari, localidad que emplea este sistema desde hace años, y Nápoles, que lo adoptó a mediados de septiembre.



DESDE TOKIO
DANIEL MONTEVERDE

EL NUEVO TIPO DE CARNÉ, introducido el pasado día 1 de noviembre por el Ministerio de Transporte, exclusivo para las personas que sólo conducen vehículos de caja automática, está haciendo furor entre las féminas y sobre todo entre las personas mayores. El 26,5 por ciento de los alumnos que se acercaron a un autoescuela eligieron examinarse, únicamente, de esta modalidad.

MAZDA ESTÁ DE ENHORABUENA. La Asociación de Periodistas e Investigadores Automovilísticos del Japón ha seleccionado como Nuevo «Coche del Año» a su modelo RX-7 y como «Hombre del Año» a su presidente, Kenichi Yamamoto.

ACOSADA POR LAS PERDIDAS, Isuzu anunció el pasado día 3 un drástico programa de reorganización encaminado a conseguir beneficios en sólo dos años. El plan prevé cambios en la cúpula directiva e incluye nuevas asociaciones con su principal inversor General Motors y el fabricante alemán Opel.

CONTANTE Y SONANTE

LA MULTINACIONAL SUZUKI

va a invertir 2.300 millones de pesetas en una nueva factoría de ciclomotores y motocicletas en Gijón.

CITROËN HISPANIA

prepara un reajuste de la plantilla en su fábrica de Vigo, en el que también se contempla la supresión de 500 contratos eventuales.

MONTESA HONDA

va a invertir unos 3.500 millones de pesetas, de aquí a 1993, en el traslado y ampliación de sus instalaciones a Santa Perpetua de la Mogoda (Barcelona).

EL PAQUETE DE ACCIONES

que el Estado español posee en Repsol podría bajar del 50 por ciento.

CUBIERTAS Y MZOV

ha sido la adjudicataria del tramo Játiva-Silla de la Autovía de Levante, con un contrato de 10.897 millones de pesetas.

A FINALES DE DICIEMBRE

serán presentados en Checoslovaquia los primeros Volkswagen montados en aquel país por el consorcio VW-Bratislava.

CHECOSLOVAQUIA

es el primer país de Europa del Este en el que Ford proyecta instalar una fábrica.

DAIMLER BENZ

estudia la posibilidad de construir una factoría de vehículos industriales en la Unión Soviética.



Sanidad no quiere borrachos al volante

El Plan Nacional de Salud Pública, elaborado por el Ministerio de Sanidad y Consumo y que ha sido presentado la pasada semana, incluye una serie de medidas que abarcan desde la reducción de la publicidad del alcohol a otras más rigurosas para los conductores. Así, se propone situar la tasa de alcoholemia en 0,5 miligramos por 1.000

FASA Renault prevé beneficios

ASA Renault espera obtener este año un beneficio, antes de impuestos, de entre 2.200 y 2.500 millones de pesetas, lo que supone un incremento superior al 50 por ciento con relación a los resultados obtenidos en 1990. La empresa prevé cerrar este año con una cifra de negocios en torno a los 450.000 millones de pesetas; un «cash flow» de 31.000 millones de pesetas, y unas inversiones finales de 25.000 millones de pesetas. Hasta final de noviembre, Fasa Renault ha vendido en nuestro país 152.099 vehículos, de los que 133.789 fueron de producción nacional.

En ese periodo citado, las ventas registran una baja del 2 por ciento, frente a una pérdida del 11 por ciento para el conjunto del sector.

de 1923 que ha realizado a escala 1:15. Este modelo, excelentemente terminado, es el primero de una serie de diez ejemplares numerados que está ultimando y que realiza totalmente a mano.

El material empleado es principalmente el latón y destacan el gran realismo del modelo, el absoluto respeto al modelo original y la perfecta realización de todos los detalles, hasta el más mínimo. La longitud del modelo es de 22 centímetros y para contactar con Rafael Coral pueden dirigirse al teléfono (93) 417 51 57.

Arte en miniatura

AFAEL Coral es un aficionado a los coches y además un «manitas». Buena prueba de ello es este Citroën 5HP



CIUDADANA HONDA

Montesa-Honda acaba de lanzar al mercado un nuevo modelo. Se trata de la CB «Two-Fifty», es decir, «Dos y Medio». Obviamente se trata de una moto de 250 centímetros cúbicos de cilindrada y su motor es un polivalente bicilíndrico. Pensada específicamente para el tráfico ciudadano, pero también capaz de desplazamientos interurbanos, esta motocicleta ofrece una notable economía de uso por su moderado consumo, poco

mantenimiento y, además, se lanza a un competitivo precio de 490.000 pesetas. Su funcionamiento es suave y agradable, sus prestaciones correctas y los acabados, aunque esportivos, cumplen perfectamente los requisitos que se le pueden pedir a una moto de estas características.





BY APPOINTMENT TO HER MAJESTY THE QUEEN
WINE MERCHANTS
JUSTERINI & BROOKS LTD.
61 ST. JAMES'S STREET, LONDON, ENGLAND

RARE
BLENDED OF THE PUR
D SCOTCH WHISK
DISTILLED, BLENDED AND BOTTLED IN SCOTLAND



*Saber beber
es saber
parar a tiempo.*



CUENTENOS
SU CASO

Harto de la doble fila

HE dejado muchas veces, más de las que me hubiese gustado, mi coche en doble fila. La verdad es que siempre he intentado que no molestase a nadie y si realmente molestaba he procurado estar atento por si llegaba el propietario. Es una norma cívica elemental que creo todos deberíamos cumplir. Lo que quiero denunciar es la irresponsabilidad de los que se olvidan



de su vehículo en doble fila, sin importarles que el propietario del coche al que taponan la salida se tire a veces hasta una hora esperando su llegada. Ni hablar ya de los que depositan su vehículo en la entrada de los Parking, que los hay y muchos, y desaparecen importándoles poco si uno tiene prisa y si hace la puñeta a una o a doscientas personas. Con irresponsables de esta calaña nunca funcionarán las cosas.

Bernardo Alba
Madrid

Menudo Mini

HOLA amigos: He transformado mi más querido capricho, mi Mini, en descapotable, después de casi un año trabajando en mis ratos libres y de unos cuantos ahorros invertidos. Pero es ahora cuando vienen los problemas ya que no se que hacer para que cumpla todos los requisitos legales, ni a quien dirigirme para que me asesore en el tema de legalizar la transformación.

Les puedo asegurar que el coche se ha reforzado debidamente y todos los elementos de seguridad funcionan a la perfección.

¿Por qué cuando se le dedica tanto amor a un proyecto, que no puede dar más que satisfacciones, le cuesta a uno tanto disfrutar plenamente de él?

Gaspar Sierra
Quintanar de la Orden

R.- Estamos seguros que su atractivo Mini está preparado para pasar todo tipo de pruebas. Sin embargo, tenga usted en cuenta que no todo el mundo quiere o puede hacer las cosas tan bien y debe haber alguien que controle y supervise todas las modificaciones realizadas a partir de un vehículo de serie. En su caso todavía se agrava más el asunto, al perder el coche parte de su estructura con los consiguientes problemas de rigidez, seguridad en caso de vuelco etcétera.

En cualquier caso, le recomendamos que consulte con la Delegación de Industria de su comunidad, organismo que le informará debidamente de los pasos a seguir para la homologación de su vehículo.



Mas profesionalidad

COMPRENDO que pasar 12 horas al volante (los que las pasen) es muy duro. Comprendo que para aguantar a viajeros de todas clases y edades hay que tener mucha paciencia. Hasta luego a comprender que se conduzca con algo de dejadez cuando se pasa casi todo el tiempo encerrado en un atasco sin pies ni cabeza. Lo que nunca admitiré es que los taxistas en general se detengan o giren sin dar intermitencias, recojan viajeros sin retirarse de la vía, en medio de la calle, circulen medio parados obstaculizando a los demás conductores en busca de cliente y en definitiva que por su gran número y situación, mayoritariamente en el centro de la ciudad, sean en gran parte culpables de los atascos que sufren las grandes urbes.

Andrés Rosell
Barcelona

Siempre en el medio

ESPAÑA es uno de los pocos países de Europa en el que se bloquean sistemáticamente los cruces en cuanto hay algo de atasco. De poco

valen la señalización vertical, la horizontal o las recomendaciones. Parece que a los conductores les ponen orejeras, como a los burros, y solo saben mirar para el frente y seguir como borregos a los coches de delante sin darse cuenta que porque en una vía haya atasco, no lo tiene porqué haber en el resto. Se que esta carta va a servir de poco pero seguro que conseguiremos meterlos en vereda.



La ora y los robos

NO se hasta que punto tendran o no razón los que critican al personal que se ocupa de que se cumpla el reglamento de la zona de la ORA. Pero lo que sí se, es que no hay derecho a que estos señores no muevan un dedo a la hora de impedir los múltiples robos que se realizan en sus demarcaciones. El otro día desde mi ventana comprobé este punto en directo ya que dos tipejos le rompieron el cristal a un Mercedes 190 llevándose acto seguido el radiocassette, cuando a pocos metros un agente de la ORA contemplaba el robo sin ni siquiera llamarles la atención. Por supuesto en cuanto se fueron, al Mercedes le cayó la sanción.

Roberto López
Madrid

Motor 16



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

Editor ejecutivo:
Félix Lázaro.
Director:
Alberto Mallo.

Director adjunto: Gigi Corbetta. **Subdirector:** José María Cernuda. **Director de Arte:** Olegario Torralba. **Redactor jefe de producto:** Víctor Piccione (Producto). **Jefe de área:** Raúl Rodríguez (Economía). **Jefes de sección:** José Antonio Díaz (Fotografía). Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico). **Redacción:** Lourdes Bravo, Simonetta Garbí, Manuel Madrid, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. **Diseño:** Carmen Rodríguez. **Fotografía:** A.J. Nieto, José Robledo, Raimundo Rodríguez. **Coordinación:** Miguel Ángel Turó. **Corresponsal en Cataluña:** José Luis Anar. **Corresponsales en el extranjero:** Michel Maillet (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). **Documentación:** Mary Franchini. **Secretaría de Dirección:** Nieves de Vicente. **Secretaría de Redacción:** Ana María Pardo. **Colaboradores:** Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Calizal (Cierre); José María Casanovas. Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Mayte de Oñarza (Cierre); Francisco Podadera (Diseño) y José Luis de la Vina (Náutica).

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

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

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

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 66 00. Telefax: 408 49 44. Télex: 45974 NYRE E. BARCELONA: P^o de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1. 48100 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 03. VALENCIA: Guillén de Castro, 46. 46001 Valencia. Teléfono: (96) 392 40 05.

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



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



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

Nueva Gama Delta

LA TRANSFORMACION DEL MITO



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

Modelo	P.T.	C.V.
Delta 1.5 LX	1.498	82
Delta 1.6 GT 16V	1.585	111
Delta HF Turbo	1.585	143
Delta HF Integrale 16V	1.995	210

LA DIFERENCIA DE VIAJAR EN LANCIA



MODELOS SIERRA 1992

MEJORAS
FORD

Los Sierra del año 92 han recibido una serie de mejoras para mantenerse jóvenes hasta la llegada de sus sucesores dentro de un año.

UN nuevo salpicadero con salidas de aireación superiores es la modificación que más incide sobre el confort dentro del habitáculo Sierra. Se ha mejorado así la circulación de aire y la efectividad del acondicionado en los modelos equipados con este sistema.

Interiormente también se han variado los guarnecidos y las manecillas de las puertas son de nuevo diseño. Estos pequeños pero evidentes detalles, hacen distintos los Sierra de 92, ya mismo ofrecidos con la bajada general del IVA para el año entrante. Bajada anticipada que, en el caso de Ford, no incide en ningún caso sobre el nivel de equipamiento en cualquiera de las posibles versiones. Es más, se ha mejorado, sobre toda la gama, el paquete de equipamiento correspondiente, tanto de serie como opcional. Por ejemplo, todos los CLX llevan incorporada ahora una alarma sonora que avisa cuando se quedan las luces encendidas. En los Ghia y Cosworth 4x4, se adoptan elevalunas eléctricos traseros integrados en una consola central. Todos los dos volúmenes equipan

de serie limpia/lavaluneta trasera y los CLX incorporan faros de largo alcance. En cuanto al nivel GL, el asiento del conductor puede regularse en su zona lumbar de forma neumática y, en los CLX, es regulable en altura. Opcionalmente, se han incluido en la oferta Sierra una renovada gama de equipos de radio-cassette, entre los que se encuentran los RDS, que reciben en su pantalla digital todas las informaciones sobre el tráfico. Exteriormente, la novedad general en este modelo consiste en unos paragolpes integrados cromáticamente en la carrocería. Para los modelos XR y Ghia se han diseñado unas nuevas llantas de aleación, además de ofrecer el techo solar opcional. Para el Sierra CLX Familiar, Ford ha integrado en el techo un práctico portaequipajes, que amplía la capacidad de carga de este polivalente modelo.

La completísima gama del Sierra, conformada por dieciocho versiones nada menos, mejora en estos aspectos su gama para afrontar la próxima temporada. ○

Juan Luis Soto



MAYOR EQUIPO
La terminación Ghia y los Cosworth, reciben nuevas y vistosas llantas de aleación. Ford ha potenciado el equipo de serie en todos los modelos.

MÁS HOMOGÉNEO
Exteriormente, lo más llamativo de los nuevos Sierra son los paragolpes, pintados del mismo color que la carrocería. El salpicadero dispone ahora de unas nuevas salidas de aire.



MERCEDES SEC

DEPORTE DE LUJO

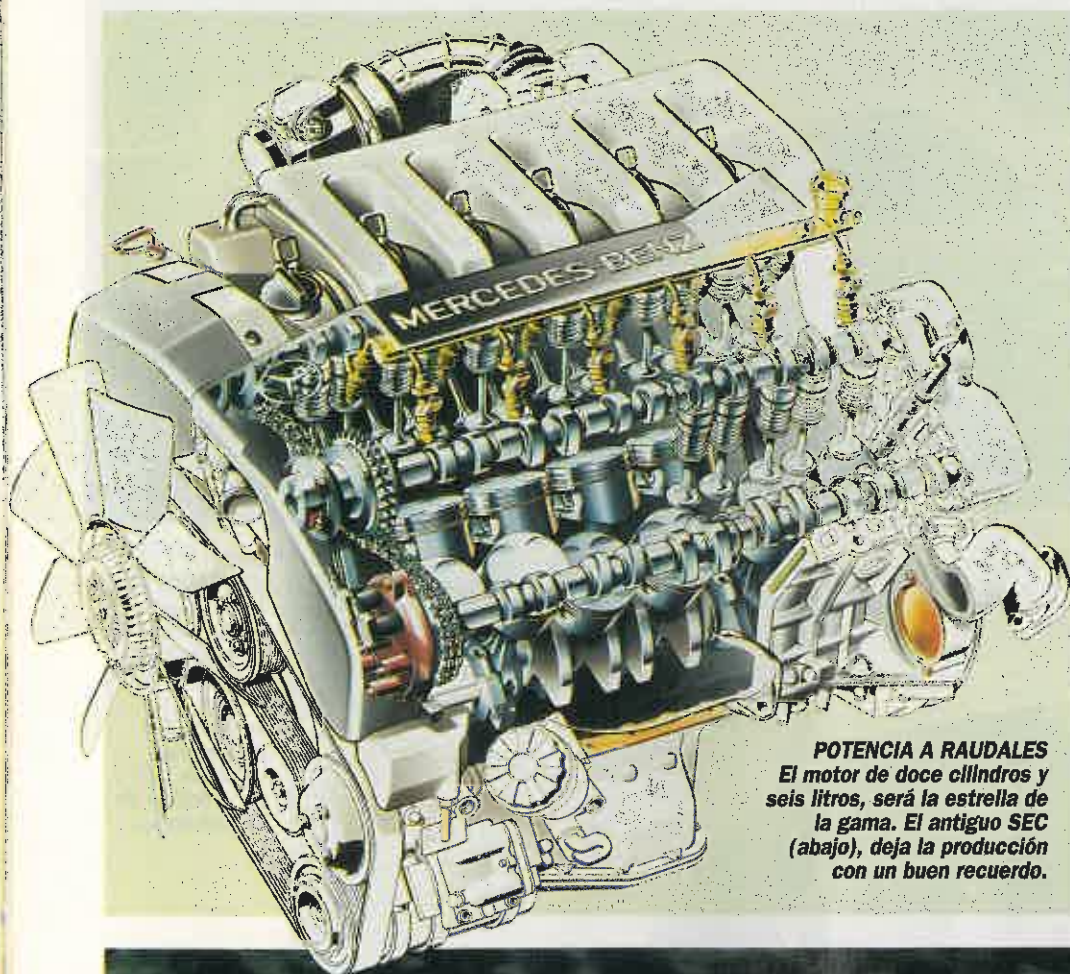
Detroit va a ser el escenario de la presentación oficial del nuevo coupé de Mercedes. Esto da idea de la importancia del mercado americano para esta marca. Tras la presentación, España tendrá que esperar algunos meses para poder disponer de él.



OJOS RASGADOS
La peculiar forma de los faros del SEC dota al modelo de una personalidad propia, muy diferente a la de la berlina de la cual deriva.



ESTE lanzamiento parece confirmar las intenciones de la marca de presentar un modelo nuevo cada año, a lo largo de la presente década. El nuevo SEC es un coupé de dos puertas basado en la mecánica de los fenomenales Clase S. Además de las diferencias estéticas, el SEC se diferencia de la



POTENCIA A RAUDALES
El motor de doce cilindros y seis litros, será la estrella de la gama. El antiguo SEC (abajo), deja la producción con un buen recuerdo.



FECHAS Y DATOS

- **Septiembre de 1992.**
Reestylig de la Serie W124 que comprende a los 200 y 300 actuales.
- **Enero de 1993.**
Lanzamiento de los nuevos 190, denominados internamente W202.
- **Agosto de 1994.**
Aparecerá la nueva serie W210, que sustituirá a los actuales W124, es decir, los 200 y 300.
- **Enero de 1995.**
Introducción de los nuevos motores V6 de 24 válvulas para los modelos básicos e intermedios de la marca.

berlina por una distancia entre ejes ligeramente más corta (nueve centímetros), que confiere una mayor agilidad al vehículo. Inicialmente, los nuevos SEC van a estar disponibles con dos motorizaciones diferentes. Por una parte el tradicional V8 de cinco litros y cuatro válvulas por cilindro, que montan los SL y los Clase S, entre otros. Más adelante, la gama se ampliará con el motor de 4,2 litros.

En cuanto a cuestiones dinámicas, el ahorro de peso va a permitir que las aceleraciones resulten mucho más brillantes en los coupés

que en las berlinas. La velocidad máxima está limitada electrónicamente a 250 kilómetros por hora.

Dentro hay cuatro plazas reales, es decir, que los ocupantes del asiento posterior van a estar cómodamente sentados. Tan sólo el acceso a las mismas resulta algo más incómodo que en un coche de cuatro puertas. A pesar de la reducción de tamaño, el maletero resulta suficiente para los cuatro posibles ocupantes.

Después de su presentación en el Salón de Detroit en enero, todavía tendremos que esperar algunos meses para poder disfrutar del coche en España.

Los siguientes en la lista de novedades de la marca son los W124, es decir, los 200 y 300. En esta primera tanda sufrirán una ligera remodelación. Un año más tarde serán sustituidos por un modelo totalmente nuevo. Para continuar con las tendencias actuales, los nuevos W124, con nombre clave W210, serán más grandes, e incorporarán muchos de los elementos técnicos, que hasta ahora, estaban limitados a los modelos de élite. En 1994 el

Mercedes 190 será sustituido por un nuevo modelo, que también aumentará de tamaño. Cuando se comercialice este nuevo modelo, el único motor con dos válvulas por cilindro será el dos litros, todos los demás dispondrán de culatas multi-válvulas.

Las nuevas tecnologías se irán extendiendo a la aplicación de los sistemas electrónicos antipatinamiento ASR, de suspensión regulable ADS, diferenciales autoblocantes electrónicos ASD y otros que están en preparación para mejorar la seguridad. ○

**NO ES UN CLUB DE LAS VEGAS.
NACHO Y SUS AMIGOS CHARLANDO
DE FUTBOL EN UN BAR.**



TEMPERAMENTO PROPIO.

Las Autoridades Sanitarias advierten que FUMAR PERJUDICA SERIAMENTE LA SALUD

LANCIA DELTA HF INTEGRALE BUSCANDO EL LIMITE

El mito ha evolucionado una vez más. El palmarés no puede ser mejor, es único, pero todavía tiene que mejorar. El campeón se transforma, se convierte en un vehículo, si cabe, aún más poderoso, ya en el límite. El Delta HF Integrale de calle hereda lo mejor de los rallyes.

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

E S la envidia de cualquier GTI actual e incluso de más de un deportivo de los llamados de raza, y no precisamente por su carrocería, poco aerodinámica y con demasiados años sobre sus espaldas (aunque sin duda tremendamente agresiva y atrayente). Unas prestaciones de ensueño, junto con un comportamiento difícilmente superable, sitúan al nuevo Lancia Delta Integrale en un lugar privilegiado, casi al límite de lo que se puede conseguir de un automóvil que lleva cuatro años evolucionando y doce conservando la misma fachada.

El nuevo Delta HF Integrale vuelve a recibir una cura de rejuvenecimiento (la última) de cara a su homologación para el mundial de rallyes. La marca Toyota, y algún otro equipo, han osado invadir su terreno y, a pesar de sus últimos triunfos a manos del finlandés Juha Kankkunen, los italianos quieren te-

PODEROSO
La estampa no puede ser más agresiva y poderosa. El nuevo Integrale supera cualquier obstáculo con decisión.



VIRTUDES

- Comportamiento
- Prestaciones brillantes
- Estética acertada
- Tracción total eficaz

LANCIA DELTA HF INTEGRALE
PRECIO: 4.525.203 PTAS.

- Consumo elevado
- Maletero reducido
- Ruidos aerodinámicos
- Situación mandos elevadas

DEFECTOS



FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación ligera. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.995 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 84 mm. Carrera: 90 mm. Compresión: 8 a 1. Potencia máxima: 210 CV (151 kw) a 5.750 rpm. Par máximo: 31 mkg (298 Nm) a 3.500 rpm. Alimentación: Inyección electrónica y turbocompresor. Combustible: Gasolina de 96 octanos.

TRANSMISION: Tracción permanente a las cuatro ruedas, diferencial central viscoso y trasero Torsen. Repartición del par: 47% delante y 53% detrás. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: De mando hidráulico con mecanismo autorregulable. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 9,9 km/h. En 2ª: 15,9 km/h. En 3ª: 22,7 km/h. En 4ª: 29,9 km/h. En 5ª: 37,7 km/h.

DIRECCION: Sistema: De cremallera asistida refrigerada por aceite. Vueltas de volante entre topes: 2,8 vueltas. Diámetro de giro: 10,4 metros.

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

SUSPENSION: Delantera: Independiente de tipo MacPherson con barra estabilizadora y sistema variable de geometrías. Trasera: Independiente, brazos inferiores transversales dobles y barra estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: 205/50 ZR. Llantas de aleación de 7,5JX15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.300 kilos. Capacidad del depósito de combustible: 57 l.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 29 km/h de promedio	13,0
CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	8,5
En conducción rápida	15,1
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	12,1
A 140 km/h de cruce	19,0
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros/100km	11,6
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	440

NUEVO VOLANTE
Lo único realmente nuevo en el volante, más deportivo y de tacto más agradable. El pedal del acelerador se utiliza en competición.



ner todo bien atado para el próximo enfrentamiento.

Pero hablemos de la versión que nos interesa, del Lancia Delta HF Integrale que puede conducir cualquiera que tenga cuatro millones y medio de pesetas.

El nuevo modelo es más accesible al conductor medio porque ha disminuido la brusquedad de sus reacciones y su motor entrega la potencia de una forma más progresiva, en definitiva, es más noble y fácil de conducir. Realmente, el motor apenas se ha variado aunque algu-

nos retoques en la inyección, el escape y el silencioso, han permitido aumentar la potencia en 10 caballos. No es ésta, sin embargo, la mejor noticia que se puede dar sobre el Delta HF, porque las aceleraciones se mantienen idénticas. El comprador del nuevo Integrale se va a encontrar con algo que sin duda apreciará todavía más, porque lo cierto es que el Integrale ya aceleraba de sobra, descubrirá una elasticidad aumentada, gracias a la cual se gana un segundo en casi todas las recuperaciones. Esto facilita las

cosas al conductor, que encontrará una menor laguna de potencia a pocas vueltas.

MAS ELASTICO

En el margen comprendido entre las 2.000 y las 3.000 revoluciones, el turbo del HF Integrale catapulta al coche en una aceleración sorprendente, que alcanza su punto ascendente entre las 6.500 y las 7.000 revoluciones, con un tímido corte de inyección. A estas alturas, el conductor habrá podido comprobar

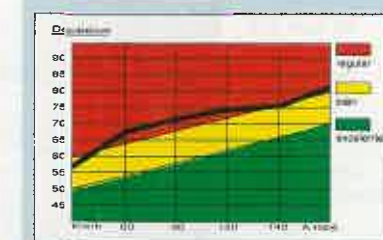
que no hay pérdidas de tracción ni sensación de flotabilidad del tren delantero. El nuevo Integrale pisa mucho y bien, además de transmitir la potencia al suelo estupendamente. La eficaz tracción a las cuatro ruedas de Lancia comienza a poner las cosas en su sitio.

Otro de los grandes avances, conseguidos por el departamento de competición en el Integrale de calle, se refiere al comportamiento. Ninguno de los que probamos el modelo anterior, creímos posible que se pudiese mejorar este punto todavía



MUY IMPORTANTE
Es la información sobre el estado de la mecánica y en este caso el indicador de combustible, la aguja baja a la carrera.

SONORIDAD



Al ralentí	56,5
A 60 Km/h	67,7
A 90 Km/h	71,0
A 120 Km/h	74,1
A 140 Km/h	75,5
A Tope	81,1

FRENOS



A 60 Km/h	14,1
A 100 Km/h	40,2
A 120 Km/h	47,3

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	219
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	14,5
1.000 m salida parada	27,2
De 0 a 100 km/h	6,6
Recorriendo (metros)	108
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,0
400 m desde 40 km/h en 5ª	21,3
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	31,0
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	36,6
De 80 a 120 km/h en 4ª	5,4
recorriendo (metros)	143
De 80 a 120 km/h en 5ª	8,9
recorriendo (metros)	229

OPCIONES

Aire acondicionado: 182.609 pesetas. Pintura metallizada: 36.575 pesetas. ABS: 269.990 pesetas.

DEPORTIVO
Exteriormente
no hay muchos
cambios, pero
el mayor ancho
de vías y la
menor altura le
confieren un
aspecto aún
más agresivo.
El nuevo
Integrale es
especialmente
eficaz en
terrenos
virados.



más, sin embargo, también en este aspecto se ha llegado al límite, aumentando las vías y trabajando sobre las suspensiones para conseguir el compromiso perseguido por la totalidad de los fabricantes para sus coches más potentes.

El Integrale de 200 caballos superaba cualquier puerto de montaña a un ritmo endiablado, aunque costaba mantenerlo «por lo negro». El Turbo era más brusco y las suspensiones más extremas con un tren trasero más nervioso. La última evolución supera todas las previsiones. Se va igual de rápido sin «luchar» tanto con el coche. El tren trasero ayuda lo justo a trazar y en seco hay que errar mucho la trazada para que el Integrale no gire

por donde le mandemos. Ahora el comportamiento del Integrale deja tiempo para disfrutar de la conducción pura, para asimilar la rapidez de paso por curva, para recorrer una autovía de las que traza Borrell sin aburrirse y, lo que es más importante, sin despeinarse y también, porqué no, para conocer lo más parecido a las sensaciones que experimenta un piloto de rallyes en un tramo cronometrado.

SUSPENSION EFICAZ

Unos muelles de suspensión más grandes, junto con unos reglajes distintos de los amortiguadores adaptándose al nuevo ancho de vías, han permitido, a la vez, que no

se sufra tanto en el interior del coche en carreteras mal asfaltadas.

La capacidad de frenada del nuevo Delta es increíble. En seco y con buen asfalto el antibloqueo no rechista, a no ser que sea estrictamente necesario, o sea, cuando la apurada de frenada ha superado el límite de adherencia de los neumáticos, y tampoco se echa en falta. En las ruedas delanteras, nuevas pinzas de aluminio con pistones de más diámetro, junto con unos discos autoventilados y sobredimensionados en las cuatro ruedas, permiten llegar más lejos acelerando, para luego frenar en mucho menos espacio. En terreno bacheado o con gravilla (en general, en cualquier terreno deslizante) ya no es tan agra-



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.

CB
Two Fifty



NUEVA



MOTUL con **HONDA**

A photograph showing the front interior of a car. Two light-colored, tufted bucket seats are visible, separated by a center console. The seats have a quilted or tufted pattern. The car's interior panels and door are also visible.

A FAVOR

▲ La múltiple información de los relojes analógicos sobre el estado de la mecánica.

EN CONTRA

▼ Los retrovisores se regulan muy mal y además no son eléctricos.

▼ Incomprensiblemente cuenta con llaves distintas para cerraduras y contacto.

Sobre el interior poco que hablar. Se mantienen salpicadero y asientos, que sujetan en la práctica más de lo que a simple vista parece (gra-

La aerodinámica no ha sido nunca un punto fuerte del Delta, por eso los ruidos producidos por el viento son frecuentes, sin embargo, tanto esto, como el resto de los defectos se olvidan con facilidad cuando el nuevo HF Integrale entra en acción. 

Andrés Más
Fotos: **José Robledo**

Fabricante/Importador: Fiat Auto España. 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.

Está claro que mientras el resto de los fabricantes no haga nada por remediarlo, el Delta Integrale tiene las ventas aseguradas de una y cien evoluciones más. La berlina deportiva de Lancia es, hoy por hoy, el vehículo de sene de sus características más potente y efectivo. Dentro de unos meses será posible comprar en España el Toyota Célica Turbo 4WD réplica Carlos Sainz, con 208 caballos, y quizás el Nissan Sunny GTi R con 230 caballos. Más adelante, en el '93, también es posible que Volkswagen prepare un Golf de rallies como es debido y tenga que homologar un «aparato» de 210 caballos contracción total y motor de cuatro cilindros, culata multiválvula y 2 compresores G.



100



Copyright Motor 16 1991. Prohibida su reproducción.

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

ALFA ROMEO

ARO

AUDI

BERTONE

3161 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
3161 4p (gama 91)	2.672.194	1.596	100	189	12,8	9,0	443,5	259.153	93.314	108.867	56.570	Serie	168.000	154.328
3161 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
318 2p	2.553.655	1.795	115	129	10,8	10,1	432,5	175.000	93.314	108.867	Serie	Serie	175.000	154.328
318 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
318 4p Aut. (gama 91)	3.244.919	1.776	113	198	12,3	9,3	443,5	259.153	93.314	108.867	Serie	Serie	168.000	154.328
318 5	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
320 2p	3.161.014	1.991	129	191	10,6	3,3	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	175.000	154.328
320 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
320 4p Aut. (gama 91)	3.754.414	1.991	150	214	10,8	11,0	443,5	259.153	93.314	Serie	Serie	Serie	168.000	154.328
320 1 Cabrio	4.459.751	1.990	129	191	11,5	9,3	432,5	175.000	70.755	Serie	Serie	Serie	Serie	154.328
320 1 Tourline	3.854.413	1.990	129	181	17,5	9,3	432,5	175.000	93.314	108.867	Serie	138.263	175.000	Serie

A detailed close-up photograph of a Lancia Turbo 16 Valve engine. The image focuses on the intake manifold and surrounding components. The manifold is dark with horizontal silver-colored stripes. The text "LANCIA TURBO 16 VALVE" is prominently displayed in silver lettering on the lower part of the manifold. Above it, there's a smaller section with similar stripes. To the right, a complex arrangement of pipes, hoses, and mechanical parts is visible, including a yellow-capped component. The overall scene is a technical view of a high-performance automotive engine.



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	O/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	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
M3 Sport Evolution	8.447.602	2.467	236	248	6,5	10,1	434,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Z-1	8.544.413	2.494	171	239	7,9	10,4	392,7	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325 TD (gama 91)	3.773.107	2.498	115	198	12,0	7,5	443,5	259.153	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	154.328
325 TD Aut. (gama 91)	4.048.107	2.498	115	194	12,8	7,8	443,5	259.153	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	154.328
324 TD Touring	4.462.507	2.443	115	187	12,3	7,0	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
520i	4.144.413	1.990	150	211	10,6	9,8	472,0	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	210.011
525i	5.197.602	2.494	192	225	8,6	9,0	472,0	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	169.780
535i	6.156.413	3.430	211	235	7,7	14,5	472,0	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
M-5	9.847.929	3.535	315	250	6,3	16,8	472,0	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
525 TDS	4.616.108	2.498	143	207	11,0	7,7	472,0	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	258.238
525 TDS Aut.	4.928.107	2.498	143	205	11,6	8,1	472,0	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	258.238
730i	6.277.602	2.986	197	225	9,3	15,0	491,0	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	212.094
735i	7.942.603	3.420	220	236	8,3	15,0	491,0	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
735i IL	8.347.602	3.420	220	236	8,3	15,0	502,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
750i A	10.537.929	4.988	300	240	7,4	15,0	491,0	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
750i AL	12.397.929	4.988	300	254	7,4	15,0	502,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850i	12.547.929	4.988	300	259	6,8	15,5	478,0	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

CITROËN

AX 3p 11 TE 4V	1.109.937	1.124	55	156	13,2	6,2	352,5	162.224	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 TZS	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	19.237	Serie	Serie	-	-	164.674
AX 5p 11 TE 4V	1.175.845	1.124	55	156	13,2	6,2	352,5	162.224	19.237	-	-	-	-	-
AX 5p 11 TE 5V	1.206.266	1.124	55	158	12,9	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	-	-	-	-	48.090
AX 5p 14 TZS	1.429.345	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	162.224	19.237	-	-	-	-	-
AX 3p 14 TRD	1.394.830	1.360	53	155	16,5	4,7	352,5	162.224	19.237	15.028	15.028	-	-	48.090
AX 5p 14 TD	1.393.795	1.360	53	155	16,5	4,7	352,5	162.224	19.237	-	-	-	-	-
AX 5p 14 TRD	1.467.859	1.360	53	155	16,5	4,7	352,5	162.224	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	1.776.789	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	-	-	-	-	-
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	192.567	-	Serie
ZX 5p 1.9i D Reflex	1.792.613	1.905	71	167	16,1	5,9	407,1	151.153	31.681	-	-	72.472	-	-
ZX 5p 1.9i 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	191	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	171.895	42.339	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
BX 19 TGS Break	2.496.350	1.905	107	191	10,4	8,0	424,0	191.037	64.137	Serie	Serie	-	-	-
BX TD	1.886.149	1.796	60	155	17,2	6,8	424,0	191.037	64.137	-	-	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 TD 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 TZD 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 TGS Break	2.423.790	1.905	66	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	191.037	64.137	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	191.037	64.137	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	191.037	64.137	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XM 2.0i Grand Luxe Aut.	4.336.159	1.998	130	206	14,4	8,6	470,8	191.037	64.137	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XM V6i	5.041.259	2.849	170	222	9,7	13,9	470,8	191.037	64.137	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XM V6i Aut.	5.307.454	2.849	170	220	10,9	13,9	470,8	191.037	64.137	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XM V6i 24V	6.011.545	2.975	200	235	8,6	11,4	470,8	191.037	64.137	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XM Diesel Luxe	3.475.861	2.138	83	171	17,6	7,7	470,8	191.037	64.137	Serie	Serie	Serie	210.696	70.056
XM TD Grand Luxe	4.395.430	2.088	110	192	12,4	8,0	470,8	191.037	64.137	Serie	Serie	Serie	210.696	Serie

DAIHATSU

Appiaque 1.6 16V 5p	2.286.952	1.589	105	185	9,8	8,5	426,0	200.000	24.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rocky TD Intercooler EX	3.184.578	2.765	102	145	17,2	12,6	411,5	187.293	35.715	-	-	-	-	-
Rocky TD Intercooler EL	3.383.740	2.765	102	148	17,2	12,6	411,5	187.293	35.715	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Feroza EL II	2.462.374	1.589	85	143	14,2	11,8	388,5	126.000	24.885	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

FERRARI

Mondial T	15.908.940	3.405	300	255	6,3	11,9	453,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Mondial Cabrio T	17.937.253	3.405	300	255	6,3	11,9	453,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
348 TB	18.979.919	3.405	300	275	5,6	9,9	423,0	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
348 TS	17.408,200	3.405	300	275	5,6	9,9	423,0	Serie		Serie	Serie			Serie
Testarossa	29.019.680	4.942	390	290	5,7	18,4	448,5	Serie		Serie	Serie			Serie



CITROËN

OFERTAS

AX:

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

AX 11 TE 4v:

120.000 pesetas de descuento.

AX 14 TGS 3p:

120.000 pesetas de descuento.

AX GT 3p:

160.000 pesetas de descuento.

AX GTI:

160.000 pesetas de descuento.

AX 14 TD 3p:

170.000 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 Avantage, 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 Sp.	2.523.108	1.998	125	195	9,7	9,2	442,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	
Sierra CLX 2.0i 4p.	2.179.919	1.998	109	178	11,3	8,0	446,5		44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	
Sierra CLX 2.0i 4p.	2.439.918	1.998	125	195	9,7	7,9	446,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	
Sierra CLX 2.0i 4x4 4p.	3.029.918	1.998	125	190	10,2	9,1	446,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	
Sierra Ghia 2.0i 4p.	2.739.918	1.998	125	195	9,7	7,9	446,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	Serie
Sierra Ghia 2.0i Cat. 4p.	2.822.918	1.998	118	190	10,0	8,2	446,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	
Sierra Cosworth 4x4 4p.	4.562.203	1.998	220	240	6,9	12,7	449,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sierra CLX 1.8 TD 4p.	2.280.389	1.753	75	160	16,4	6,5	446,5		44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	Serie
Sierra CLX 2.0i 5p.	2.179.919	1.998	109	178	11,3	8,0	442,5		44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	
Sierra CLX 2.0i 5p.	2.439.918	1.998	125	195	9,7	7,9	442,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	
Sierra Ghia 2.0i 5p.	2.739.918	1.998	125	195	9,7	7,9	442,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	Serie
Sierra XR4 2.0i 5p.	2.822.918	1.998	118	190	10,0	8,2	442,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	Serie
Sierra XR4 2.0i 4x4 5p.	3.291.202	1.998	125	195	10,4	9,2	442,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	Serie
Sierra XR4 2.0i 4x4 5p.	2.280.389	1.753	75	160	16,4	6,5	442,5		44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	
Sierra CLX 2.0i Fam.	2.439.918	1.998	125	195	9,7	8,0	451,0	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	
Sierra CLX 1.8 TD Fam.	2.280.389	1.753	75	160	16,5	6,8	451,0		44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	
Scorpio 2.0i GL 4p.	3.237.919	1.998	125	189	10,8	9,8	474,1	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.0i Ghia 4p.	3.652.919	1.998	125	189	10,8	9,8	474,1	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.9i GL 4p.	3.657.203	2.935	145	208	9,2	12,6	474,1	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.9i Ghia 4p.	4.072.203	2.935	145	208	9,2	12,6	474,1	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.9i Ghia 4x4 4p.	4.862.203	2.935	145	208	9,7	12,6	474,1	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio Cosworth 24V	5.819.203	2.935	195	225	8,8	12,7	474,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.0i GL 5p.	3.237.919	1.998	125	189	10,8	9,8	466,9	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.0i Ghia 5p.	3.652.919	1.998	125	189	10,8	9,8	466,9	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio Ghia 2.9i 5p.	4.072.203	2.935	145	204	9,2	12,6	466,9	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.5 TD GL 4p.	3.440.918	2.498	92	173	14,2	8,1	474,5	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

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

HONDA

Civic 1.5i 16V LSI	2.181.787	1.493	90	182	9,7	7,6	408,0	200.000		Serie	Serie	Serie		
CRX	3.001.788	1.560	130	212	7,5	7,2	375,0	Serie		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	Serie	
Concerto 1.6 16V aut. 4p.	3.062.013	1.590	124	190	10,0	8,8	441,5	Serie		Serie	Serie	Serie	Serie	
Concerto 1.6i 16V 5p.	2.401.014	1.590	130	196	9,5	8,4	426,5	200.000		Serie	Serie	Serie	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	Serie	
Accord 2.0i 16V	3.321.787	1.997	135	202	9,2	9,3	488,5	Serie		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	Serie	
Prelude 2.0i 16V 4WS	4.021.787	1.958	150	204	8,0	8,5	446,0	Serie		Serie	Serie	Serie	Serie	
NSX 3.0i VTEC	12.054.528	2.977	274	270	5,9	11,0	440,5	Serie		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

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

IATO

Iato Turbodiesel Intercooler	3.438.108	1.629	86	145	14,1	497,0		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie		Serie
------------------------------	-----------	-------	----	-----	------	-------	--	-------	-------	-------	-------	-------	--	-------

INNOCENTI

990 SE	1.356.350	993	53	143	15,2	7,3	316,0			Serie				
990 SL	1.236.651	993	53	145	15,2	7,3	318,0							
990 MSE Aut.	1.436.989	993	53	145	15,2	7,4	316,0			Serie				
Turbo de Tomaso	1.536.706	993	72	162	10,8	8,9	313,8			Serie				
990 DSE	1.525.906	993	37	124	15,7	5,7	316,0			Serie				

ISUZU

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

JAGUAR

XJ6 3.2	6.634.329	3.239	200	211	9,1	12,7	499,0	Serie	131.330	Serie	Serie	Serie	Serie	173.350
XJ6 4.0	7.746.329	3.980	223	225	7,6	13,3	499,0	Serie	131.330	Serie	Serie	Serie	Serie	173.350
Sovereign 3.2	7.533.329	3.239	200	211	9,1	12,7	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sovereign 4.0	8.580.329	3.980	223	220	8,6	14,4	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sovereign V12	8.832.328	5.343	295	230	7,7	17,5	496,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Daimler 4.0	9.883.329	3.980	223	220	8,6	14,4	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Daimler DDE	10.056.329	5.345	260	223	8,9	16,9	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJS 4.0 Coupé	8.746.329	3.980	223	228	7,9	13,4	476,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJS V12 Coupé	10.516.329	5.345	280	237	8,2	16,6	476,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJS V12 Cabrio	11.611.320	5.345	280	230	8,5	16,8	476,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJR-S 6.0 L	11.741.814	5.993	308	250	6,9	17,3	476,4	Serie		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

LADA

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	1.568	78	127	11,5	11,5	372,0		26.000					

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

LANCIA

Y-10 Fire	1.066.659	999	45	148	16,0	6,0	339,2	-	-	-	-	-	-	-
Y-10 Mia	1.134.688	999	45	148	16,0	6,0	332,2	-	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Y-10 1.1 LX	1.260.039	1.108	57	151	15,2	6,1	339,2	-	19.418	Serie	Serie	-	-	-
Y-10 LX Selectronic	1.385.039	1.108	57	150	17,5	6,3	339,2	-	19.418	Serie	Serie	-	-	-
Y-10 Ego	1.491.069	1.108	57	151	15,2	6,1	339,2	-	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
Y-10 1.3 GT	1.442.039	1.301	78	175	12,0	7,2	339,2	-	19.418	Serie	Serie	-	-	Serie
Delta 1.5 LX	1.593.788	1.498	82	165	12,0	7,4	389,5	-	Serie	Serie	Serie	-	-	31.870
Delta 1.6 GT ie	1.844.919	1.585	111	187	10,0	9,1	389,5	182.609	36.575	Serie	Serie	62.244	-	Serie
Delta HF Turbo i.e	2.248.013	1.585	143	204	8,7	9,6	389,5	-	36.575	Serie	Serie	62.244	-	Serie
Delta HF Integrato 16V	4.525.203	1.995	210	220	5,7	10,6	390,0	182.609	36.575	Serie	Serie	Serie	269.990	Serie
Dedra 1.600 i.e	2.136.760	1.591	90	180	12,1	9,5	434,3	239.400	39.900	Serie	Serie	Serie	210.140	Serie
Dedra 1.800 i.e	2.389.636	1.756	110	192	10,0	10,1	434,3	239.400	39.900	Serie	Serie	Serie	210.140	79.800
Dedra 2.000 i.e	2.703.885	1.995	120	196	9,6	10,5	434,3	239.400	39.900	Serie	Serie	Serie	285.950	Serie
Dedra 2.0 i.e Turbo	3.502.855	1.995	165	215	8,3	10,2	434,3	Serie	31.960	Serie	Serie	Serie	285.950	Serie
Dedra Integrato	4.146.044	1.995	180	215	7,8	11,1	434,3	Serie	31.900	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Dedra Turbodiesel	2.628.760	1.929	92	189	12,3	6,5	434,3	239.400	39.900	Serie	Serie	Serie	285.950	79.800
Thema 2.0 i.e	3.336.791	1.995	120	195	10,5	8,5	459,0	Serie	41.496	Serie	Serie	Serie	-	91.238
Thema 2.0 i.e 16V	3.693.791	1.995	250	205	9,5	8,9	459,0	Serie	41.496	Serie	Serie	Serie	283.000	91.238
Thema i.e Turbo 16V	4.646.790	1.995	185	225	7,0	9,4	459,0	Serie	41.496	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Thema Turbodiesel	3.972.696	2.445	118	186	11,0	7,4	459,0	Serie	41.496	Serie	Serie	Serie	272.650	91.238

FORD

OFERTAS

Fiesta:

El Fiesta Pachá Plus 1.3 por el precio del Fiesta Pachá 1.1.

Fiesta Ghia 1.4:

100.000 pesetas de descuento.

Escort y Orion (1.6 CLX):

El Escort y el Orion 1.6 CLX se comercializan durante este mes al precio de los Escort y los Orion con motor de 1,3 litros. Por lo tanto, se realiza un descuento de 126.000 pesetas.

Escort 1.6 Ghia y Equipe:

Aire acondicionado gratis.

Escort Nomade 1.6:

Aire acondicionado gratis.

Orion Class:

Aire acondicionado gratis.

Orion Ghia 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.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
190 E 2.3	4.188.014	2.298	132	203	10,6	9,8	444,8	330.000	133.740	78.000	Serie	Serie	Serie	128.345
190 E 2.6	4.848.015	2.597	160	208	9,2	11,5	444,8	330.000	133.740	78.000	Serie	Serie	Serie	128.345
190 E 2.5 16V	7.086.014	2.498	195	235	7,7	10,8	444,8	330.000	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie
190 D	3.402.200	1.997	75	164	17,9	7,3	444,8	330.000	133.798	78.000	49.100	Serie	122.200	128.345
190 D 2.5	3.998.920	2.497	94	177	15,1	8,4	444,8	330.000	133.798	78.000	Serie	Serie	Serie	128.345
190 D 2.5 Turbo	4.475.514	2.495	126	192	11,5	8,0	444,8	330.000	133.798	78.000	Serie	Serie	Serie	128.345
200 E	4.587.054	1.996	118	195	12,0	9,5	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
230 E	4.748.866	2.298	136	202	11,2	9,8	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
260 E	5.547.054	2.597	160	209	9,8	11,9	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
260 E 4 Matic.	7.133.054	2.597	160	218	10,7	10,1	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 E	5.987.054	2.960	188	226	8,8	11,2	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 E 4 Matic.	7.537.054	2.960	188	220	9,1	11,2	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 E 24V	6.687.054	2.960	231	240	8,0	13,1	470,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
500 E	13.535.380	4.973	326	250	6,1	14,9	475,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
230 CE	6.053.865	2.298	136	200	11,4	10,3	465,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 CE	7.137.054	2.960	188	228	8,8	12,1	465,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 CE 24V	8.037.055	2.960	231	240	8,0	13,1	465,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
200 TE	5.183.554	1.996	118	195	13,9	9,8	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
230 TE	5.362.053	2.298	136	203	11,4	9,8	476,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 TE	6.577.054	2.960	188	228	9,0	11,2	476,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 TE 4 Matic.	8.141.154	2.960	188	207	8,1	11,2	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 TE 24V	7.283.554	2.960	231	240	8,4	13,1	465,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
200 D	4.380.051	1.997	75	160	18,5	7,6	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
250 D	4.782.771	2.497	94	176	16,5	7,7	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
250 D Turbo	5.537.054	2.497	126	195	12,3	7,7	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 D	5.185.958	2.996	113	190	13,7	8,6	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 D 4 Matic.	8.885.959	2.996	113	183	15,0	8,6	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 D Turbo	5.822.054	2.996	147	202	10,9	8,6	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 D Turbo 4 Matic.	7.615.054	2.996	147	196	12,8	9,6	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
200 TD	5.042.740	1.997	75	160	21,7	7,6	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
250 TD	5.420.439	2.497	94	176	15,5	7,7	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 TD Turbo	6.866.054	2.996	147	196	10,9	9,6	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 TD Turbo 4 Matic.	8.145.555	2.996	147	196	12,8	9,6	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 SE	8.873.554	3.199	231	230	8,9	14,5	511,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	137.300
300 SEL	9.228.554	3.199	231	230	8,9	14,5	521,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	137.300
400 SE	10.625.880	4.196	286	250	7,6	14,2	511,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	137.300
400 SEL	11.075.880	4.196	286	250	7,7	14,2	521,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	137.300
500 SE	11.366.880	4.973	326	250	6,7	15,1	511,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	137.300
500 SEL	11.957.873	4.973	326	250	6,7	15,1	521,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	137.300
600 SE	17.697.380	5.987	408	250	6,0	17,3	511,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
600 SEL	18.383.865	5.987	408	250	6,0	17,3	521,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
420 SEC	11.033.280	4.196	231	219	8,3	13,2	493,5	Serie	183.806	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
500 SEC	11.694.290	4.973	252	225	7,5	11,4	493,5	Serie	183.806	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
560 SEC	15.200.645	5.547	279	250	7,2	15,1	493,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 SL	9.874.553	2.960	190	228	9,3	12,1	447,0	330.000	164.388	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 SL 24V	10.925.954	2.960	231	240	8,4	13,1	447,0	330.000	164.388	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
500 SL	13.760.680	4.973	326	250	6,2	14,2	447,0	330.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
230 GE ST Corto	5.564.018	2.298	93	145	17,7	15,2	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
250 GD ST Corto	5.963.658	2.497	89	125	28,1	12,7	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 GE ST Corto	6.309.384	2.960	125	165	13,5	20,5	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 GD ST Corto	6.233.038	2.996	83	138	22,2	13,6	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
230 GE ST Largo	6.145.228	2.298	93	145	17,1	15,2	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
250 GD ST Largo	6.550.878	2.497	89	125	28,1	12,7	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MITSUBISHI

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

MORGAN

4/4-1800 IE Cat 2A	4.260.504	1.598	104	130	8,0	8,5	389,0	-	92.000	-	-	-	-	Serie
4/4-1800 IE Cat 4A	5.515.914	1.598	104	130	8,0	8,5	389,0	-	92.000	-	-	-	-	Serie
Plus-4 2.0 2A	6.428.544	1.996	140	135	7,5	10,0	396,0	-	92.000	-	-	-	-	Serie
Plus-4 2.0 4A	6.624.638	1.996	140	135	7,5	10,0	396,0	-	92.000	-	-	-	-	Serie
Plus-8 3.9 EFI	7.948.224	3.947	191	210	5,6	11,8	396,0	-	92.000	-	-	-	-	Serie

NISSAN

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

MASERATI

Disfrutar de uno de los modelos de la marca del tridente, a partir de estas fechas, será más fácil, ya que todos los modelos de Maserati también se benefician de una rebaja del cinco por ciento en su precio final.



PRECIOS COCHES NUEVOS

OPEL

OFERTAS

Corsa :
Hasta 100.000 pesetas de descuento.

Kadett:
113.000 pesetas de descuento.

Kadett cabrio:
Hasta 200.000 pesetas de descuento.

Vectra:
125.000 pesetas de descuento.

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

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

PRECIOS COCHES NUEVOS

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	190	195	7,2	9,5	388,0						265.000	
PEUGEOT														
106 XN 1.1 4V	1.131.069	1.124	60	160	14,1	5,7	356,4						25.800	
106 XN 1.1 5V	1.157.069	1.124	60	160	14,2	5,8	356,4						25.800	
106 XR 1.1	1.261.068	1.124	60	160	14,2	5,8	356,4						25.800	
106 XR 1.4	1.341.069	1.360	75	175	11,4	6,7	356,4	147.200					22.850	22.850
106 XT 1.4	1.476.068	1.360	75	175	11,4	6,7	356,4	147.200					25.800	165.000
106 XSI	1.721.069	1.360	100	190	9,6	7,3	356,4						25.800	165.000
205 Style 3p	1.143.000	1.124	55	155	14,6	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	1.327.068	1.294	65	156	13,8	9,2	370,5						25.800	
205 XT 3p	1.560.219	1.360	85	178	10,9	8,5	370,5	147.200					25.800	51.500
205 Rallye 3p	1.614.418	1.294	103	190	9,6	8,5	370,5						25.800	
205 Aut. 3p	1.717.788	1.580	80	166	14,2	8,1	370,5	147.200				78.900		
205 GTX 3p	1.736.588	1.592	94	181	10,6	9,3	370,5						25.800	Serie
205 GTI 3p	2.041.788	1.905	130	206	7,8	9,0	370,5	147.200					25.800	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	1.431.659	1.294	65	156	13,8	8,2	370,5						25.800	20.600
205 SR 5p	1.542.468	1.294	65	156	13,8	8,2	370,5						25.800	Serie
205 GT 5p	1.621.418	1.360	85	178	10,9	8,9	370,5	147.200					25.800	Serie
205 XAD 3p	1.295.600	1.789	60	155	15,1	6,6	370,5						25.800	
205 Winner D 3p	1.462.100	1.789	60	155	15,1	6,6	370,5						25.800	
205 Plus D 3p	1.484.199	1.789	60	155	15,1	6,6	370,5					78.900		
205 XTO 3p	1.653.200	1.789	60	155	15,1	6,6	370,5	147.200					25.800	Serie
205 TD 3p	1.848.600	1.789	78	175	12,2	6,0	370,5						25.800	
205 Winner D 5p	1.522.099	1.789	60	155	15,1	6,6	370,5						25.800	
205 GRD 5p	1.581.800	1.789	60	155	15,1	6,6	370,5						25.800	20.600
205 GTD 5p	1.712.300	1.789	60	155	15,1	6,6	370,5	147.200					25.800	Serie
205 TD 5p	1.908.600	1.789	78	175	12,2	6,0	370,5						25.800	
205 Cabrio CJ	2.194.000	1.360	70	174	12,3	7,8	370,5						25.800	20.600
205 Cabrio CTI	2.943.118	1.580	115	190	9,7	8,0	370,5	147.200					25.800	Serie
309 Tric	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	1.645.469	1.294	65	164	13,6	8,2	405,0						30.900	
309 Aut	2.122.618	1.580	80	185	17,1	9,1	405,0	151.600					30.900	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	179	10,5	8,8	405,0	151.600					30.900	Serie
309 GT 1.9	2.109.687	1.905	105	191	10,4	8,3	405,0	151.600					30.900	Serie
309 GTX	2.129.119	1.905	105	190	10,4	8,3	405,0	151.600					30.900	Serie
309 GTI	2.328.283	1.905	130	199	8,0	9,1	405,0	151.600					30.900	Serie
309 GTI 16V	2.574.913	1.905	160	220	7,8	9,8	405,0						30.900	Serie
309 Trio D	1.677.200	1.905	65	162	16,8	6,4	405,0						30.900	
309 GLD Profil	1.745.800	1.905	65	162	16,8	6,4	405,0	151.600					30.900	
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
309 Look D	1.856.699	1.905	65	162	16,8	6,4	405,0						30.900	
309 GTDT	2.271.699	1.769	78	175	13,0	6,4	405,0	151.600					30.900	Serie
405 GL	2.048.119	1.580	92	176	11,6	9,0	441,0						45.300	
405 GR	2.372.913	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	175.200					45.300	
405 GR Break	2.493.719	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
405 SRI Aut	3.035.613	1.905	125	198	11,9	10,2	441,0						45.300	Serie
405 GTX	2.915.513	1.905	125	198	9,7	10,2	441,0						45.300	Serie
405 STI	3.211.283	1.905	125	198	9,7	10,2	441,0						45.300	Serie
405 MI 16	3.645.514	1.905	160	219	8,6	9,8	441,0						45.300	Serie
405 MI 16 x 4	4.145.913	1.905	160	215	8,6	9,0	441,0						45.300	Serie
405 GLD	2.402.300	1.905	70	165	16,4	5,8	441,0	175.200					45.300	
405 GRDT	1.697.119	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
605 SRI	3.320.283	1.998	130	203	10,3	8,6	472,1						60.000	Serie
605 SVI	3.895.022	1.998	130	203	10,3	8,6	472,1						60.000	Serie
605 SVI Aut	4.151.783	1.998	130	197	13,0	9,4	472,1						60.000	Serie
605 SV 3.0	4.982.714	2.975	170	222	8,9	10,8	472,1						60.000	Serie
605 SV 3.0 Aut.	5.287.583	2.975	170	217	9,9	11,7	472,1						60.000	Serie
605 SV 24	5.967.203	2.975	200	235	8,0	11,0	472,1						60.000	Serie
605 SRDT	3.900.118	2.088	110	193	11,6	7,9	472,1						60.000	Serie
605 SVDT	4.439.488	2.088	110	193	11,6	7,9	472,1						58.300	Serie
NOTA: Opción 1: incluye llantas de aleación ligera y elevallas eléctricos traseros: 118.500 ptas.														
POLONEZ														
Polonez 1500	1.118.767	1.481	75	160	16,0	8,8	420,0							
PORSCHE														
968	7.885.014	2.990	240	252	6,5	11,9	432,0						Serie	Serie
968 Tiptronic	8.474.530	2.990	240	247	7,0	12,3	432,0						Serie	Serie
968 Cabrio	9.082.014	2.990	240	258	6,5	11,9	432,0						Serie	Serie
911 Carrera 2 Coupé	10.705.903	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0						Serie	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
911 Carrera 2 Tiptronic	11.295.093	3.600	250	260	6,6	13,2	425,0	Serie	183.540	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 2 Targa	11.224.603	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	183.540	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 2 Cabrio	12.129.003	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	183.540	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Car. 2 Turbo Cabrio	15.615.528	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	183.540	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 4 Coupé	12.634.729	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	183.540	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 4 Targa	13.166.729	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	183.540	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 4 Cabrio	14.124.003	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	183.540	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera RS	14.046.202	3.600	260	261	5,4	12,0	425,0						Serie	Serie
911 Carrera RS Touring	14.046.202	3.600	260	261	5,4	12,0	425,0	400.000	184.000	Serie	Serie	190.000	Serie	Serie
911 Turbo Coupé	16.998.528	3.299	320	270	5,0	16,2	425,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
928 GTS	14.431.529	5.396	350	275	5,7	16,5	444,5	Serie	207.480	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
928 GTS Automático	14.431.529	5.396	350	275	5,7	15,4	444,5	Serie	207.480	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
NOTA: El cambio automático Tiptronic está disponible en todos los modelos 968 Carrera 2 y Carrera 4 a un sobreprecio de 589.190 ptas.														

RENAULT

R-4 GTL	1.017.664	1.108	34	120	---	6,7	366,8			21.000				
R-5 Five 3p	1.017.664	1.108	49	143	16,0	7,4	359,1			21.000				
R-5 Five 5p	1.077.664	1.108	49	143	16,0	7,4	359,1			21.000				
Clio RL 1.1 3p	1.111.650	1.108	49	145	17,0	6,1	370,9			26.500				
Clio RL 1.2 3p	1.206.069	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9			26.500				
Clio RN 1.2 3p	1.286.068	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9			26.500	23.250	23.250		
Clio RT 1.2 3p	1.391.068	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9			26.500	Serie	Serie		
Clio RT 1.4 3p	1.544.918	1.390	80	175	11,2	8,7	370,9	147.000	26.500	Serie	Serie	72.000		
Clio RT 1.4 3p Cat.	1.694.919	1.390	80	175	11,2	6,6	370,9	147.000	26.500	Serie	Serie	72.000		
Clio Baccara 1.4 Aut 3p	2.099.918	1.390	80	175	11,2	8,7	370,9	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie		Serie
Clio 1.7 S 3p	1.424.919	1.721	92	185	9,9	8,7	370,9	147.000	26.500		Serie	72.000		
Clio RT 1.7 3p	1.634.918	1.721	92	185	9,9	8,7	370,9	147.000	26.500	Serie	Serie	72.000	187.500	57.500
Clio Baccara 1.7 3p	2.099.918	1.721	92	185	9,9	8,7	370,9	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie		Serie
Clio 16V 3p	1.829.202	1.764	140	212	7,8	8,6	371,2		26.500	(1)	(1)	(1)	187.500	(1)
Clio RL 1.1 5p	1.171.650	1.108	49	145	17,0	6,1	370,9		26.500					
Clio RL 1.2 5p	1.286.069	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9		26.500					
Clio RN 1.2 5p	1.346.069	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9		26.500	23.250	23.250			
Clio RT 1.2 5p	1.451.068	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9		26.500	Serie	Serie			
Clio RT 1.4 5p	1.604.919	1.390	80	175	11,2	8,7	370,9	147.000	26.500	Serie	Serie	72.000		
Clio RT 1.4 5p Cat.	1.754.919	1.390	80	175	11,2	6,6	370,9	147.000	26.500	Serie	Serie	72.000		
Clio RT 1.4 Aut. 5p	1.959.918	1.390	80	170	15,0	9,2	370,9	Serie	26.500	Serie	Serie	Serie		
Clio 1.7 S 5p	1.469.918	1.721	92	185	9,9	8,7	370,9	147.000	26.500		Serie	72.000		
Clio RT 1.7 5p	1.694.919	1.721	92	185	9,9	8,7	370,9	147.000	23.250	Serie	Serie	72.000	187.500	57.500
Clio RL 1.9 D 3p	1.407.199	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9		26.500					
Clio RN 1.9 D 3p	1.507.199	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9		26.500	23.250	23.250	72.000		
Clio RN 1.9 D 5p	1.567.199	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9		26.500	23.250	23.250	72.000		
Clio RT 1.9 D 5p	1.672.199	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9		26.500	Serie	Serie	72.000		
R-19 TS 3p	1.534.919	1.390	60	153	14,8	6,7	415,0		29.000					
R-19 TS Driver 3p	1.544.918	1.390	60	176	12,2	6,9	415,0	150.000	29.000					
R-19 TSE 3p	1.789.919	1.390	80	176	12,2	6,9	415,0	150.000	29.000			73.000		
R-19 TXi Dynamic 3p	1.918.758	1.390	80	176	12,2	6,9	415,0	150.000	29.000	36.000	36.000	Serie		
R-19 16V 3p	2.414.202	1.764	140	215	7,9	8,6	415,0		29.000	Serie	Serie	Serie	197.500	Serie
R-19 TS 5p	1.574.919	1.390	60	153	14,8	6,7	415,0		29.000					
R-19 TS Driver 5p	1.604.918	1.390	80	176	12,2	6,9	415,0	150.000	29.000					
R-19 GTS 5p	1.734.919	1.390	80	176	12,2	6,9	415,0	150.000	29.000					
R-19 TSE 5p	1.849.919	1.390	60	153	14,8	6,7	415,0	150.000	29.000	Serie	Serie	73.000		
R-19 TXE Injec. 5p	2.024.919	1.721	107	190	10,7	8,8	415,0	150.000	29.000	Serie	Serie	Serie	197.500	
R-19 TXE Cat. 5p	2.124.919	1.721	95	178	10,7	8,3	415,0	150.000	29.000	Serie	Serie	73.000	197.500	
R-19 TXi 5p	2.099.919	1.721	107	190	10,7	8,8	415,0	150.000	29.000	Serie	Serie	Serie	197.500	73.000
R-19 16V 5p	2.504.203	1.764	140	215	7,9	8,6	415,0		29.000	Serie	Serie	Serie	197.500	Serie
R-19 Cabrio	2.634.203	1.721	95	178	11,9	8,6	415,0	150.000	29.000	Serie	Serie	73.000		73.000
R-19 16V Cabrio	3.049.203	1.764	137	208	9,4	9,2	415,1		29.000	Serie	Serie	Serie	197.500	Serie
R-19 TD 5p	1.672.200	1.870	65	160	15,7	7,2	415,0		29.000					
R-19 GTD 5p	1.807.200	1.870	65	160	15,7	7,2	415,0	150.000	29.000			73.000		
R-19 TDE 5p	1.937.200	1.870	65	160	15,7	7,2	415,0	150.000	29.000			73.000		
R-19 Turbo DX 5p	2.182.199	1.870	93	183	11,3	5,5	415,0		29.000	Serie	Serie	Serie	197.500	
R-19 Chamade TS	1.566.069	1.390	80	176	14,8	7,6	426,0		29.000					
R-19 Chama. TS Driver	1.604.918	1.390	80	176	12,2	6,9	426,0	150.000	29.000					
R-19 Chamade GTS	1.714.919	1.390	80	176	12,2	7,6	426,0	150.000	29.000					
R-19 Chamade TSE	1.849.919	1.390	80	176	12,2	7,6	426,0	150.000	29.000		28.000	73.000		
R-19 Chamade TXE Injec.	2.024.919	1.721	107	190	10,7	8,8	426,0	150.000	29.000	Serie	Serie	Serie	197.500	
R-19 Chamade TXE Cat.	2.124.919	1.721	95	178	10,7	8,3	426,0	150.000	29.000	Serie	Serie	Serie	197.500	
R-19 Chamade TXi	2.099.919	1.721	107	190	10,7	8,8	426,0	150.000	29.000	Serie	Serie	Serie	197.500	73.000
R-19 Chamade 16V	2.504.203	1.764	140	215	7,9	8,6	426,0		29.000	Serie	Serie	Serie	197.500	Serie
R-19 Chamade TDE	1.937.200	1.870	65	160	15,7	7,2	426,0	150.000	29.000	Serie	Serie	73.000		
R-19 Chamade TD	1.672.200	1.870	65	160	15,7	7,2	426,0		29.000					
R-19 Chamade GTD	1.807.200	1.870	65	160	15,7	7,2	426,0	150.000	29.000			73.000		
R-19 Chamade Turbo DX	2.182.199	1.870	93	183	11,3	5,5	426,0		29.000	Serie	Serie	Serie	197.500	
R-21 TS 4p y 5p	1.944.919	1.721	92	175	10,7	8,6	446,0		32.000					
R-21 GTS Manager 4 y 5p	2.051.089	1.721	92	175	10,7	8,6	446,0	152.000	32.000	Serie	Serie	Serie		
R-21 GTX 4p y 5p	2.250.013	1.995	120	200	9,7	9,2	446,0	152.000	32.000	Serie	Serie	Serie	197.500	Serie
R-21 TXE 4p y 5p	2.641.013	1.995	120	200	9,7	9,2	446,0	Serie	32.000	Serie	Serie	Serie	197.500	Serie
R-21 TXE Aut. 4p y 5p	2.826.014	1.995	120	194	10,0	11,0	446,0	Serie	32.000	Serie	Serie	Serie	197.500	Serie
R-21 TXE Cat. 4p y 5p	2.739.919	2.165	110	192	10,8	9,2	446,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	197.500	Serie
R-21 GTX 12V 4p y 5p	2.644.202	1.995	140	210	9,2	9,6	446,0	152.000	32.000	Serie	Serie	Serie	197.500	Serie
R-21 TXi 4p y 5p	3.044.203	1.995	140	210	9,2	9,6	446,0	Serie	32.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 TXi Quadra 4p y 5p	3.834.203	1.995	140	202	9,2	10,6	446,0	Serie	32.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 Baccara	3.401.014	1.995	120	200	9,7	9,2	446,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 2L Turbo	3.718.014	1.995	175	227	7,4	11,2	451,0	Serie	32.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 2L Turbo Quadra	4.566.014	1.995	175	227	7,9	11,2	451,0	Serie	32.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 GTD Manager 4p y 5p	2.297.200	2.068	74	166	12,5	6,8	446,0	152.000	32.000	Serie	Serie	Serie		Serie
R-21 TD 4 y 5 p	2.514.918	2.068	88	178	11,8	8,5	446,0	152.000	32.000	Serie	Serie	Serie		Serie
R-21 TDX 4p y 5p	2.844.918	2.068	88	178	11,8	8,5	446,0	Serie	32.000	Serie	Serie	Serie	197.500	Serie
R-21 Nevada GTS	2.356.068	1.721	92	169	11,2	8,3	464,4	152.000	32.000	Serie	Serie	Serie		
R-21 Nevada TXE	2.589.918	1.995	120	189	10,5	9,5	464,4	Serie	32.000	Serie	Serie	Serie	197.500	Serie
R-21 Nevada GTD	2.542.200	2.068	67	155	12,9	8,7	464,4	152.000	32.000	Serie	Serie	Serie		
R-21 Nevada TD	2.779.918	2.068	88	172	12,2	8,5	464,4	152.000	32.000	Serie	Serie	Serie		
R-21 Nevada TDX	3.034.918	2.068	88	172	12,1	8,0	464,4	Serie	32.000	Serie	Serie	Serie	197.500	Serie
R-25 TX	3.324.919	1.995	120	194	10,7	9,2	471,3	Serie	49.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie



RENAULT

Los nuevos Renault 19 Cabriolet ya están disponibles en todos los concesionarios de la marca. La versión descapotable de este popular modelo se comercializa con dos motorizaciones diferentes dotadas de catalizador: una de 95 caballos y otra, la más potente, con el motor de 16 válvulas y 137 caballos de potencia. El equipamiento es muy completo y se incluyen de serie elementos como el cierre centralizado, con telemando de apertura por infrarrojos, faros antiniebla y elevalunas eléctricos en las ventanas delanteras y traseras. La versión de 16V incorpora, además, llantas de aleación, dirección asistida y retrovisores exteriores térmicos con reglaje eléctrico.

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	4.076.014	1.995	140	207	9,5	9,8	471,3	Serie	49.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
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	2.068	85	175	13,1	7,9	471,3	Serie	49.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Alpine A-610 V6 Turbo	8.619.203	2.975	250	265	5,8	11,9	441,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Espace RN 2.2i	3.044.919	2.165	110	175	12,9	10,3	442,9	200.000	57.000	Serie	Serie	Serie	250.000	Serie
Espace RT 2.2i	3.654.918	2.165	110	175	12,9	10,3	442,9	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	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

NOTA: Opción 1: forma un pack completo: 194.000 ptas.

ROLLS ROYCE/BENTLEY

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

ROVER

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

SAAB

900i 16V 3p	2.974.319	1.985	128	180	11,5	10,2	469,0	165.000	63.000	Serie	Serie	Serie	249.000	142.000
900i 16V 5p	3.173.819	1.985	128	180	11,5	10,2	469,0	165.000	63.000	Serie	Serie	Serie	249.000	142.000
900 S 16V 3p	3.268.014	1.985	145	190	11,0	10,4	469,0	Serie	63.000	Serie	Serie	Serie	249.000	142.000
900 S 16V 5p	3.494.114	1.985	145	190	11,0	10,4	469,0	Serie	63.000	Serie	Serie	Serie	249.000	142.000
900 S 16V Cabrio	5.529.014	1.985	145	190	11,0	10,4	469,0	Serie	63.000	Serie	Serie	Serie	249.000	142.000
900 T Sport 16V 3p	4.624.614	1.985	160	205	9,6	10,7	469,0	Serie	63.000	Serie	Serie	Serie	249.000	Serie
900 T Sport 16V Cabrio	6.526.514	1.985	160	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 CST 2.3 16V 5p	5.350.814	2.290	200	230	8,0	10,7	462,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CST Sport 2.3 16V	6.454.717	2.290	200	230	8,0	10,7	462,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

SANTANA

2.5 D Corte Techo duro	2.010.180	2.495	84	110	34,0	10,5	366,1	-	-	-	-	-	-	-
2.5 D Largo Techo duro	2.234.525	2.495	84	110	34,0	10,5	449,9	-	-	-	-	-	-	-
2.500 D Corte	2.339.744	2.495	84	110	34,0	10,5	366,1	-	-	-	-	-	-	-
2.500 D Largo	2.683.488	2.495	84	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 Olímpico 1.2 3p	1.250.070	1.193	63	151	16,0	8,4	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza CLX 1.2 3p.	1.200.070	1.193	63	151	16,0	8,4	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza GLX 1.2 Plus 3p.	1.453.069	1.193	63	151	16,0	8,4	363,7	-	25.669	Serie	Serie	-	-	Serie
Ibiza Olímpico 1.5 3p	1.393.789	1.461	90	166	12,3	9,2	363,7	133.000	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza CLX 1.5 3p.	1.343.789	1.461	90	166	12,3	9,2	363,7	133.000	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza GLX Plus 1.5 3p.	1.596.788	1.461	90	166	12,3	9,2	363,7	133.000	25.669	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Ibiza SXI Plus 3p	1.671.788	1.461	100	180	10,8	8,4	363,7	133.000	25.669	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Ibiza Sport Line 1.7 I 3p	1.780.788	1.675	105	184	10,0	8,1	368,3	-	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
Ibiza Special 1.7 D 3p	1.289.201	1.714	57	146	18,9	7,3	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza CLX 1.7 D 3p	1.373.199	1.714	57	146	18,9	7,3	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza Special 0.9 5p.	1.180.689	903	44	131	22,0	7,3	363,7	-	25.695	-	-	-	-	-
Ibiza Olímpico 1.2 5p	1.334.068	1.193	63	151	16,0	8,4	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza CLX 1.2 5p.	1.284.068	1.193	63	151	16,0	8,4	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza GLX Plus 1.2 5p.	1.537.069	1.193	63	151	16,0	8,4	363,7	-	25.669	Serie	Serie	-	-	Serie
Ibiza Olímpico 1.5 5p	1.477.787	1.461	90	166	12,3	9,2	363,7	133.000	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza CLX 1.5 5p.	1.427.789	1.461	90	166	12,3	9,2	363,7	133.000	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza GLX Plus 1.5 5p.	1.678.069	1.461	90	166	12,3	9,2	363,7	133.000	25.669	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Ibiza SXI Plus 5p	1.775.788	1.461	100	180	10,8	8,4	363,7	133.000	25.669	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Ibiza Sport Line 1.7 I 5p	1.864.788	1.675	105	184	10,0	8,1	368,3	-	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
Ibiza 1.7 D Special 5p.	1.373.199	1.714	55	146	18,9	7,3	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza CLX 1.7 D 5p	1.457.200	1.714	55	146	18,9	7,3	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza CLX Plus 1.7 D 5p.	1.510.200	1.714	55	146	18,9	7,3	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Málaga GLX 1.2	1.411.069	1.193	63	151	17,7	8,4	427,3	-	25.669	33.500	33.500	-	-	-
Málaga GLX 1.5	1.603.788	1.461	90	168	13,0	8,5	427,3	Serie	25.669	36.000	36.000	-	-	10.000
Málaga Inyección	1.786.788	1.451	100	179	11,0	8,4	427,3	Serie	25.669	Serie	Serie	-	-	Serie
Málaga GLX 1.7 D	1.556.199	1.714	55	151	21,9	7,6	427,3	-	25.669	40.500	40.500	-	-	-
Toledo 1.6 CL	1.713.069	1.595	75	170	13,2	7,6	432,1	-	-	-	-	-	-	-
Toledo 1.6 GL	1.828.069	1.595	75	170	13,2	7,6	432,1	-	Serie	-	-	87.000	-	-
Toledo 1.8i CL	1.848.920	1.781	90	182	12,0	8,8	432,1	190.000	-	-	-	Serie	-	-
Toledo 1.8i GL	1.964.919	1.781	90	182	12,0	8,8	432,1	190.000	Serie	-	-	Serie	168.000	70.000
Toledo 1.8i GLX	2.195.919	1.781	90	182	12,0	8,8	432,1	190.000	Serie	Serie	Serie	Serie	168.000	70.000
Toledo 2.0i CL	2.105.919	1.984	115	196	10,5	9,3	432,1	190.000	-	Serie	-	Serie	Serie	-
Toledo 2.0i GL	2.220.919	1.984	115	196	10,5	9,3	432,1	190.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	70.000
Toledo 2.0i GLX	2.426.919	1.984	115	196	10,5	9,3	432,1	190.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	70.000
Toledo 2.0i GT	2.567.919	1.984	115	196	10,5	9,3	432,1	190.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Toledo 1.8i GT 16V	2.996.203	1.781	136	208	8,8	9,5	432,1	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Toledo 1.9 D GL	1.985.096	1.896	68	165	16,5	6,0	432,1	-	-	Serie	-	Serie	-	-
Toledo 1.9 D CL	2.080.069	1.896	68	165	16,5	6,0	432,1	-	Serie	Serie	-	Serie	-	-
Toledo 1.9 TD GL	2.123.069	1.896	75	171	13,5	6,5	432,1	180.000	Serie	Serie	-	Serie	168.000	70.000
Toledo 1.9 TD GLX	2.332.070	1.896	75	171	13,5	6,5	432,1	180.000	Serie	Serie	Serie	Serie	168.000	70.000



SEAT

Seat incorpora también en sus precios una reducción equivalente a la bajada del IVA, con un descuento entre el 2,9 por ciento y el 3,8 por ciento.

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.

Terra: 150.000 pesetas de sobrevaloración del coche usado.

Financiación: Fiseat oferta financiaciones escalonadas con cuotas mínimas durante el primer año y un T.A.E. del 9,2 por ciento.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
Celica 2.0i 18V	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	3.956	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	-	Serie

UMM

100 DA Corto	2.202.319	2.488	76	121	24,9	12,5	413,0	22.6240	31.920	-	-	-	-	75.040
100 DTI Corto	2.483.678	2.488	110	140	21,5	13,6	413,0	22.6240	31.920	-	-	-	-	75.040
100 DAS Corto	2.125.278	2.488	76	121	24,9	12,5	413,0	22.6240	31.920	-	-	-	-	75.040
121 DA Largo	2.367.199	2.488	76	121	24,9	12,5	485,7	22.6240	31.920	-	-	-	-	75.040
121 DTI Largo	2.607.999	2.488	110	140	21,5	13,6	485,7	22.6240	31.920	-	-	-	-	75.040

VOLKSWAGEN

Polo Fox 1.05 4V	1.114.689	1.043	45	145	20,5	7,1	372,5	-	23.900	-	-	-	-	-
Polo Fox 1.05 5V	1.195.820	1.043	45	145	20,3	7,1	372,5	-	23.900	-	-	-	-	-
Polo Fox D 1.4 5V	1.475.820	1.395	50	142	19,5	5,8	372,5	-	23.900	-	-	-	-	-
Polo CL 1.05 5V	1.229.689	1.043	45	145	20,3	7,1	372,5	-	23.900	-	-	-	-	-
Polo CL 1.3 5V	1.346.069	1.272	55	155	15,5	8,4	372,5	-	23.900	-	-	-	-	-
Polo Coupé Fox 1.05 4V	1.114.689	1.043	45	145	20,5	7,1	372,5	-	23.900	-	-	-	-	-
Polo Coupé Fox 1.05 5V	1.199.688	1.043	45	145	20,3	7,1	372,5	-	23.900	-	-	-	-	-
Polo Coupé Fox D 1.4 5V	1.479.689	1.395	50	141	19,5	5,8	372,5	-	23.900	-	-	-	-	-
Polo Coupé CL 1.05 5V	1.239.689	1.043	45	145	20,3	7,1	372,5	-	23.900	-	-	-	-	-
Polo Coupé GT 55 5V	1.361.069	1.272	55	155	15,5	7,4	372,5	-	23.900	-	-	-	-	-
Polo Coupé GT Injection	1.491.070	1.272	80	175	12,1	7,7	372,5	-	23.900	-	-	-	-	-
Polo Coupé G-40	1.751.069	1.272	115	196	8,6	7,7	372,5	-	-	-	-	-	-	Serie
Polo Classic C 1.3 5V	1.291.203	1.272	55	155	15,5	7,4	397,5	-	26.200	-	-	-	-	-
Polo Classic CL 1.3 5V	1.491.070	1.272	55	155	15,5	7,4	397,5	-	26.200	-	-	-	-	-
Polo Classic CD 1.4 5V	1.444.689	1.395	50	141	19,5	5,8	397,5	-	26.200	-	-	-	-	-
Polo CL 1.3 3p.	1.581.069	1.272	55	155	16,5	7,4	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf Sprinter GT 75 3p.	1.757.069	1.595	75	167	14,1	7,5	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf Sprinter GT 90 3p.	1.877.919	1.781	90	174	11,7	8,8	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf Collection GT 3p	1.812.519	1.781	90	174	11,7	8,8	399,0	259.398	32.538	Serie	Serie	108.104	108.104	139.850
Golf CL 90 3 p. Aut.	2.050.918	1.781	90	174	13,7	9,2	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf GTI 3p.	2.018.919	1.781	112	189	10,3	8,6	399,0	277.000	32.538	24.500	24.500	117.000	191.000	-
Golf GTI 3p. 16V	2.499.015	1.781	139	209	9,0	9,6	399,0	356.000	32.538	Serie	Serie	160.000	228.000	-
Golf GTI 3p. G-60	2.626.014	1.781	160	216	8,3	10,2	399,0	204.000	32.538	Serie	Serie	Serie	204.000	Serie
Golf CL D 3p	1.848.069	1.588	54	148	18,7	6,7	399,0	259.398	32.538	27.500	27.500	108.104	139.850	-
Golf Sprinter GTD 3p	2.047.069	1.588	70	170	14,5	6,7	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	Serie	139.850	-
Golf GTD 3p	2.312.919	1.588	80	173	13,2	6,9	399,0	259.398	32.538	Serie	Serie	Serie	139.850	-
Golf Sp. Stream	1.663.129	1.272	55	155	16,5	7,4	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf Sprinter GT 75 5p.	1.839.069	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	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	1.588	75	165	14,4	7,5	438,5	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Jetta CL 1.8	1.874.319	1.781	90	175	11,9	8,8	438,5	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Jetta CL 90 Pacific	1.971.319	1.781	90	175	11,9	8,8	438,5	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Jetta CLD	1.783.469	1.588	54	148	19,3	6,7	438,5	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Jetta CL TD 70	2.031.469	1.588	70	158	15,0	6,7	438,5	259.398	32.538	Serie	Serie	108.104	139.850	-
Jetta TD 70 Pacific	2.133.470	1.588	70	158	15,0	6,7	438,5	259.398	32.538	Serie	Serie	108.104	139.850	-
Corrado 16 V	3.702.015	1.781	136	209	8,6	11,8	405,0	Serie	32.538	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
Corrado G-60	4.211.015	1.781	160	216	8,3	9,6	405,0	Serie	32.538	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
Passat CL 1.8	2.335.515	1.781	90	171	16,1	8,7	457,0	262.000	42.000	41.088	Serie	Serie	182.000	117.000
Passat GL 2.0	2.870.514	1.984	115	191	11,3	9,2	457,0	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	182.000	117.000
Passat GL 2.0 Aut.	3.089.514	1.984	115	190	12,7	9,3	457,0	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	182.000	117.000
Passat GT 16V	3.378.798	1.781	136	208	10,2	11	457,0	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	182.000	117.000
Passat GT Syncro G-60	4.135.608	1.781	160	210	9,6	10,3	457,0	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	182.000	Serie
Passat CL Turbodiesel	2.675.984	1.588	80	175	16,0	8,5	457,0	-	42.000	41.088	Serie	Serie	182.000	117.000
Passat Variant CL 1.8	2.562.515	1.781	90	171	14,2	8	457,0	-	42.000	41.088	Serie	Serie	182.000	117.000
Passat Variant CL 2.0	3.117.514	1.984	115	191	11,5	9,2	457,0	262.000	42.000	41.088	Serie	Serie	182.000	117.000
Passat Variant GL 2.0	3.339.702	1.984	115	191	11,5	9,2	457,0	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	182.000	117.000
Variant GT 16V	3.626.809	1.781	136	206	10,4	9,9	457,0	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	182.000	117.000
Variant GT Syncro G-60	4.392.610	1.781	160	210	9,8	10,3	457,0	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	182.000	117.000
Variant CL TD	2.902.514	1.588	80	171	16,2	7,1	457,0	-	42.000	41.088	Serie	Serie	182.000	117.000

VOLVO

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

MODELO	PVP</
--------	-------

CATALOGO



• UN CATALOGO DIFERENTE PARA UN MUNDO DIFERENTE • LAS TENDENCIAS MAS INNOVADORAS • SOLUCIONES QUE HACE UNOS AÑOS ERAN IMPENSABLES Y QUE LOS FABRICANTES YA ESTAN INCORPORANDO EN SUS MODELOS MAS INNOVADORES • LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD MAS AVANZADAS, LOS MEDIOS DE INFORMACION MAS COMPLETOS, ETC...
• TODO ESTO Y MAS EN EL CATALOGO FUERA DE SERIE DE MOTOR 16

E
N
E
L
C
A
T
A
L
I
Z
A
D
O
R
E
S

LO QUE HAY QUE SABER

LOS CATALIZADORES

CADA día son más los coches que utilizan catalizadores para reducir sus emisiones contaminantes. Aunque la gran mayoría de los usuarios conocen las peculiaridades del catalizador y el uso correcto de los coches provistos de él, no está de más recordarlo, porque sigue habiendo mucha confusión al respecto.

¿Un coche con catalizador, tiene que utilizar gasolina sin plomo?

Siempre. Si utilizamos gasolina estándar, con plomo, corremos el riesgo de arruinar el catalizador, pasando a contaminar tanto o más que con un coche sin catalizar. Bas-

ta con consumir diez o quince litros de gasolina con plomo para deteriorar irreversiblemente el catalizador.

La gasolina sin plomo, ¿es sólo para los coches con catalizador?

No. Pueden utilizarla (y deben utilizarla) todos los coches. En los de más de dos años de antigüedad hay que realizar una ligera operación de puesta a punto; en los coches de menos de dos años no es necesario realizar ninguna operación, ya que vienen preparados para este combustible. Si tiene dudas, pregunte a su concesionario. La gasolina sin plomo es más barata y contamina menos, por lo que no hay ninguna razón que la desaconseje en coches modernos sin catalizar.

¿Es verdad que el catalizador tiene una vida limitada?

Sí, es verdad. Es difícil establecer su duración, ya que depende de muchos factores, pero difícilmente

superará los 100.000 kilómetros. Un catalizador usado debe ser reemplazado, o de lo contrario, contaminaremos más.

¿Es obligatorio el catalizador para todos los coches?

Por ahora, sólo es obligatorio para los coches nuevos, de más de 2 litros de cilindrada. Para el resto de los coches, de cilindrada inferior y diésel, la norma no entrará en vigor hasta 1993.

¿Hay algún aspecto negativo en el uso de catalizador?

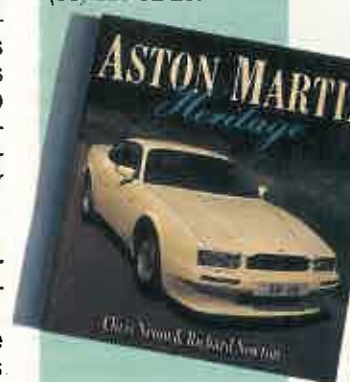
El precio y su desgaste son los grandes aspectos negativos. Tampoco es



LIBROS

DETALLES SELECTIVOS

ASTON Martin Heritage, de Chris Nixon y Richard Newitt es una buena alternativa para regalar en estas fiestas. Se trata de una obra eminentemente fotográfica, con ilustraciones espectaculares, de buena calidad y excelente impresión. Consta de 130 páginas a todo color y cuesta 2.800 pesetas en la librería Collector, en la calle Pau Claris, 168 de Barcelona. Teléfono (93) 215 81 15.



LAS CHICAS PIRELLI

HACE YA 60 años que Pirelli edita un calendario que se ha convertido en todo un clásico, perseguido por los coleccionistas. Para la edición del 92, año carismático donde los haya, se han utilizado los signos del horóscopo chino, con sus 12 animales correspondientes. En cada lámina se ha querido plasmar los rasgos característicos de la personalidad que definen los doce meses chinos. La tirada se ha limitado voluntariamente a 50.000 ejemplares, buscando la exclusividad que siempre ha caracterizado a esta obra maestra del diseño gráfico y la fotografía.



desdeñable la elevada temperatura de funcionamiento de los escapes con catalizador, por lo que hay que ser un poco más cuidadosos con los lugares de aparcamiento. Por ejemplo, estacionar un coche con catalizador, sobre hojarasca, o en un campo con hierba seca, puede ser peligroso. En los garajes puede producirse una elevación de temperatura.

MERCADO

EL SEGMENTO DE LA CRISIS

COMO en cualquier otro orden económico, también el segmento medio, el de los «cuatro metros», es el que más está sufriendo la crisis.

En los once primeros meses de este año, el descenso acumulado de las ventas en este segmento, que representa el 33,4 por ciento del total, fue del 13,7 por ciento, cerca de tres puntos más que el retroceso general, mientras que los coches de tipo medio experimentan un crecimiento del cinco por ciento.

Si en las crisis la demanda sufre un corrimien-

to hacia los segmentos más bajos, también es verdad que entre los «cuatro metros» se ha producido todo un relevo generacional, con la llegada de nuevos modelos (Citroën ZX, VW Golf, Opel Astra...) y la remodelación de los más veteranos; a la vez que se anuncian ya nuevas variaciones y versiones.

Unos y otros están ya en el mercado con fuerza, a excepción del Volkswagen Golf. Así, el Citroën ZX, en poco más de mes y medio de ventas, se sitúa ya en segunda posición, por detrás del Renault 19 y por delante de otros mo-

delos también jóvenes que parecían hasta ahora intocables, como el Ford Escort y Orion. El Citroën alcanza una penetración en el segmento del 16,4 por ciento, tratándose además de un modelo que no viene a sustituir a ningún viejo «hermano» y que, a pecho descubierto, está comiendo mercado a los demás.

Otro modelo que también entra en liza con fuerza, pero como «recambio» es el nuevo Opel Astra, que en poco más de dos meses se ha colocado en tercera posición y que sumado a los Opel Kadett alcanzan una penetración

	NOVIEMBRE		ENERO-NOVIEMBRE	
	Unidades	Penetrac.	Unidades	Penetrac. 91/90
Renault 19	4.806	6,95	55.846	6,84 -15,6
Citroën ZX	3.785	5,47	19.515	2,39 -
Opel Astra	2.538	3,67	4.518	0,55 -
Ford Escort	2.332	3,37	26.985	3,31 +1,0
Ford Orion	2.076	3,00	26.910	3,30 -7,8
VW Golf	1.784	2,57	27.880	3,41 -22,5
Peugeot 309	1.011	1,46	15.628	1,91 -38,8
VW Jetta	826	1,19	10.319	1,26 -20,4
Opel Kadett	803	1,16	36.313	4,5 -40,4
Fiat Tempra	796	1,5	11.915	1,46 +82,0
Fiat Tipo	639	0,92	10.985	1,35 -38,8
Alfa 33	573	0,83	6.855	0,84 -16,4
Rover 200	514	0,74	7.108	0,87 +84,8
Lancia Delta	382	0,55	2.948	0,36 -1,1
Seat Málaga	145	0,21	6.673	0,82 -61,3
Nissan Sunny	91	0,13	2.519	0,28 -1,4
Total Segmento	23.091	33,37	272.690	33,40 -13,7

GUINDAS DE LA SEMANA

Para esta semana los vehículos que forman la sección de «Guindas de la Semana», son dos auténticas oportunidades que pueden adquirirse en Motor Ronda, S.L., en la calle Antonio López, número 9, en Madrid. El teléfono es el (91) 469 50 77. Una tienda con solera en el ambiente automovilístico madrileño que se caracteriza por disponer de una amplia oferta en la que pueden encontrarse vehículos de todo tipo y precio.

Jeep Cherokee. Un todo terreno de lujo de color verde metalizado que dispone de un amplio equipamiento en el que destacan el



aire acondicionado, elevalunas eléctricos, tapicería de cuero, etc. Este vehículo no ha recorrido ningún kilómetro y dispone de una garantía de 12 meses. El precio de venta es de 4.800.000 pesetas.

Chrysler Grand Voyager 2.3 LE. Un monovolumen con tracción a las cuatro ruedas y cambio automático, prácticamente desconocido en nuestro país, que puede adquirirse por un precio de 4.800.000 pesetas. El Chrysler es de color gris metalizado, su marcador indica cero kilómetros y como extras más destacables dispone de tapicería de cuero, aire acondicionado y llantas de aleación. La garantía es de un año.



del 14,5 por ciento. En menor medida, pero también con un enorme empuje, caben señalarse el Fiat Tempra y el Rover 200, con unos incrementos inferiores al ochenta por ciento. Destacar, finalmente, el gran acierto del Ford Escort, que no sólo está vadeando perfectamente la actual crisis, sino que ha experimentado un ligero ascenso cuando los demás modelos sufren unas apreciables caídas en su penetración en el mercado del sector automovilístico.

Una vez sedimentados los movimientos por las novedades y renovaciones, las ventas del segmento automovilístico deben recuperar la cuota cercana al treinta y ocho por ciento del mercado, que es la que le corresponde.



SANSONITE TURBO

EL intenso tráfico de las grandes urbes japonesas es constante fuente de inspiración para sus ingenieros. Mazda ha desarrollado un nuevo y original concepto de automóvil, que puede ser transportado en el maletero de un coche medio. Este «coche-maletero», que haría las delicias de James Bond, sólo mide 1,10 metros de largo, por 90 centímetros de ancho, por 46 de alto, cuando está plegado. Utiliza un motor de dos cilindros, similar a los utilizados por los karts y puede alcanzar una velocidad máxima de 30 kilómetros por hora. Lo dicho: atasco a la vista... se coge el coche y andando que es gerundio. Su nombre, por si un día deciden comprarlo, es el de Suitcase Car.

AUTOSONIDO



PHILIPS: LA DIFERENCIA

EL nuevo radiocasette Philips DC 054 Deteachable Frot ofrece un práctico sistema para evitar, en lo posible, los molestos y frecuentes robos. Su frontal, que es la unidad de control, es extraíble, con lo que es imposible hacerlo funcionar cuando se desmonta. Por lo demás, sus características le sitúan en un excelente nivel. El amplificador

ofrece una potencia, con baja distorsión, de 4 X 9 vatios, control Fader delante y en la parte de atrás, control de graves y agudos separados y control de balance estéreo. En la sección de radio cuenta con sintonizador digital PLL con FM (estéreo) y OM, ocho presintonías, búsqueda automática con dos niveles de sensibili-

dad en ambas bandas, cambio electrónico de banda con memoria de la última emisora, almacenaje directo de emisoras y SDS (Estéreo Dependiente de Señal) que logra automáticamente la máxima separación estéreo por canal; esto es posible gracias a la fuerza disponible. En cuanto al cassette hay que referenciar su posibilidad de estéreo, el avance y retroceso rápidos, la marcha atrás manual para cambio instantáneo de dirección de la cinta, la inserción con comienzo ins-

POTENCIA SENCOR

Ya están en nuestro mercado los nuevos amplificadores y ecualizadores firmados por la marca Sencor.

Por sus características

destaca la etapa de potencia SCA-300, que ofrece unas destacadas prestaciones por un precio aproximado de 31.000 pesetas. Entre todas las destacadas respuestas técnicas, hay que reseñar sus dimensiones de 260 x 50 x 250 milímetros, con una potencia efectiva de 75 vatios para cuatro vías. El SCA-200, con un precio aproximado de 25.800 pesetas, ofrece unas prestaciones de 100 vatios para dos canales y una respuesta de frecuencia de 10 hertzios-1 decibelio.



REACCIÓN EN CADENA

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

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

KindvoX®
CAR AUDIO

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



KX 500 R

ACTUALIDAD

*Los camiones y autobuses tendrán que instalar un limitador de velocidad para no superar los 100 kilómetros por hora

*Esta medida entrará en vigor en 1995 en todos los países comunitarios.

AUTOBUSES A 100 POR HORA

Los ministros de Transportes de la Comunidad Europea han decidido imponer, a partir de 1994, unos limitadores de velocidad en los vehículos con un peso superior a las doce toneladas, para impedir que superen los 90 kilómetros por hora.

Estos limitadores de velocidad serán obligatorios, además, para los autobuses de más de ocho plazas, aunque en este caso el bloqueo se producirá a los 100 kilómetros por hora. Los aparatos de control permiten, no obstante, un exceso de cinco kilómetros por hora.

Según el proyecto, aprobado la pasada semana por los ministros comunitarios, entre los que se encontraba el titular español de Transportes, José Borrell, los vehículos con las características citadas que se fabriquen a partir de enero de 1994, deberán ir equipados con esos limitadores.

Para los vehículos en circulación, después de



1988, será obligatoria su instalación antes del primero de enero del 95. Este plazo se amplía a enero de 1996 para aquellos que circulen, únicamente, en el territorio de un solo país. Finalmente, los vehículos matriculados antes de 1988 no se verán afectados por este proyecto de la Directiva Comunitaria.

Estos limitadores de velocidad deberán ser fabricados por empresas que cuenten con la correspondiente licencia de las autoridades públicas competentes en cada país, para evitar cualquier manipulación que permita transgresiones a la normativa.

VIAJES

CAMINO DEL NORTE JACOBEO

DURANTE los primeros días de diciembre, catorce coches, cinco motos y un camión, recorrieron la abandonada Ruta Norte del Camino de Santiago, entre Asturias y Compostela. Formando una caravana autónoma, los equipos superaron pruebas de orientación nocturna y diurna, en constante lucha contra el barro, presente en todos los senderos. Vadeos de gran intensidad cortaban la ruta de forma continua y el avance de la caravana hubiera sido imposible sin la coordinación y el duro trabajo de todos y cada uno de sus componentes. Sobre un camión IPV 4x4 se transportaba una carpa que había que montar y desmontar cada jornada.



Sobre el mismo vehículo se cargaba también toda la comida y el combustible, para evitar romper el ritmo de la expedición.

La dureza que envolvía la prueba no consiguió atemorizar a ninguno de los equipos y, en todo momento, el buen humor y la deportividad brillaron por encima de todas las dificultades que pudieron presentarse a lo largo de la ruta.

Los equipos presentes

en esta prueba, pertenecientes a siete comunidades autónomas, entraban el día siete en la Plaza del Obradoiro, organizándose una pintoresca fiesta, de una forma totalmente espontánea, en las puertas de la catedral de Santiago. Silvia Cosp y Joan Guillet fueron galardonados con el trofeo al «Espíritu Jacobeo», elegido por votación entre todos los componentes de esta singular peregrinación.



AGENDA

LOS MAS RAPIDOS

VIENE siendo una práctica habitual que los fabricantes y distribuidores de juegos electrónicos reúnan, en un solo paquete, los más interesantes programas que giren en torno a un mismo tema. Tal es el caso de Dro Soft, que ha editado, bajo el título de *Fast Lane*, una recopilación de cuatro juegos «superrápidos»: Stunt Car Ra-



cer, del que ya hablamos en su día; Hard Drivin un programa divertido y diferente; *Highway Patrol* para los que buscan emoción y por último, *Ferrari*, el juego de la Fórmula 1. Recomendamos leer a fondo los correspondientes manuales y tener algunas sesiones de práctica antes de empezar a jugar en serio, pues la diversión comienza al alcanzar cierto

nivel de conocimiento de las posibilidades. Lo distribuye Dro-Soft y se adquiere en grandes almacenes por 4.900 pesetas.

VUELO ESPECIAL

ESTE año la agencia de viajes Baobab también estará cerca de los participantes del Rallye París-El Cabo con dos ofertas muy interesantes. La primera de ellas ofrece a los familiares de los participantes la posibilidad de ir a recogerlos a la misma Ciudad del Cabo, desde Barcelona. La salida será el día 12 de enero y el regreso el día 16. La otra posibilidad es para los propios equipos españoles, que volarán desde Ciudad del Cabo con destino a Barcelona. Precio 180.000 pesetas. Más información en el teléfono (93) 426 35 70.

Y NO ES INOCENTADA

EN la tarde del sábado 28 de diciembre, día de los Santos Inocentes, Televisión Española ofrecerá por «La 2» un reportaje del interesante Trial Indoor, que, contando con relevantes figuras del panorama nacional e internacional, se retransmitirá desde San Sebastián.

HACIA UNA ARMONIZACION FISCAL BAJA EL IVA PERO SUBE LA GASOLINA

Para 1993, el tipo medio del IVA tenderá a equipararse, en toda la Comunidad Europea, en torno al 15 por ciento.



TAL y como se venía anunciando, y pese a los desmentidos de la autoridad competente, el Senado aprobó, el pasado día 17 de diciembre, una enmienda al Proyecto de Ley de los Presupuestos Generales del Estado para el año 1992, por el que se reduce el tipo incrementado del Impuesto sobre el Valor Añadido del 33 al 28 por ciento para el próximo año. Así mismo, se aprobó que el impuesto sobre los gasóleos A y B crecerá sólo en 5 pesetas el litro, en lugar de las 7 pesetas previstas, aunque esta cifra se mantiene como subida del impuesto especial sobre las gasolinas.

El partido en el Gobierno respondía así a un clamor, tanto social como económico, sobre el maltrato a que estaba

sometido el automóvil en nuestro país, aunque en su política de «no dar su brazo a torcer» pactó con la Minoría Catalana para que este grupo parlamentario fuera el valor de la citada enmienda transaccional.

La rebaja del IVA máximo afectará sobre todo a los automóviles -el 33 por ciento era considerado de lujo para yates, joyas, aviones, películas «X», etc...- ya que sus ventas suponen alrededor del 90 por ciento de la recaudación que se obtiene por la aplicación del tipo incrementado de este impuesto.

En el debate parlamentario quedó muy claro que esta rebaja no es una regalia, sino que responde al proceso de armonización fiscal emprendido en la Comunidad Europea. Como ya es sabido, los Do-

ce han acordado que a partir de 1993 desaparecerá en todos los países miembro el tipo incrementado del IVA y que el tipo medio sea del 15 por ciento. De ahí que, al mismo tiempo, los Presupuestos del Estado para 1992 recojan una subida del tipo medio del 12 al 13 por ciento. Con esta aproximación a la media comunitaria, el Gobierno pretende, además, compensar la reducción de los ingresos por la rebaja del tipo incrementado.

En efecto, Hacienda dejará de ingresar con esta medida unos 50.000 millones de pesetas, con lo que la recaudación global por el IVA será de 1,80 billones de pesetas en lugar de los 1,85 billones inicialmente previstos.

De momento, ésta es la primera rebaja del IVA abordada por el Gobierno, proceso que debe seguir en 1993. Por eso, Hacienda no ha previsto introducir en el año próximo el comentado nuevo impuesto -o tasa- de matriculación, aunque es prácticamente segura su aplicación en 1993, momento, como decimos, en el que el IVA de los coches volverá a reducirse hasta llegar al tipo medio general del 15 por ciento.

La medida ha sido acogida con especial satisfacción por el sector aunque, como ya hemos podido comprobar en los últimos días, y ante la insistencia del rumor en la calle, los fabricantes ya habían comenzado a aplicar el descenso sobre el precio final. Un portavoz de la patronal Anfac, declaraba que esta rebaja supondrá un crecimiento del mercado de coches en torno al 4 por ciento y expresó su satisfacción ante la decisión del Gobierno de rebajar esta fiscalidad, «algo que se venía reclamando desde hace mucho tiempo. La decisión -se remarca- tiene una relevante importancia, sobre todo cuando el sector del automóvil, por segundo año consecutivo, está registrando un descenso notable de las ventas».

Otra decisión de calibre, en el mismo debate parlamentario, fue la reducción a cinco pesetas de la subida del Impuesto Especial sobre Hidrocarburos para los gasóleos A (automoción) y B (usos agrícolas y forestales). En un principio se había establecido que estos carburantes subieran 7 pesetas. Esta cifra, sin embargo, se mantiene para las gasolinas, y entra en vigor el primero de enero próximo.

En el sector del transporte se ha acogido, también con satisfacción, esta medida, aunque no se aleja la posibilidad de la huelga prevista para principios de año en el transporte de mercancías y viajeros por carretera.

ADRENALINA



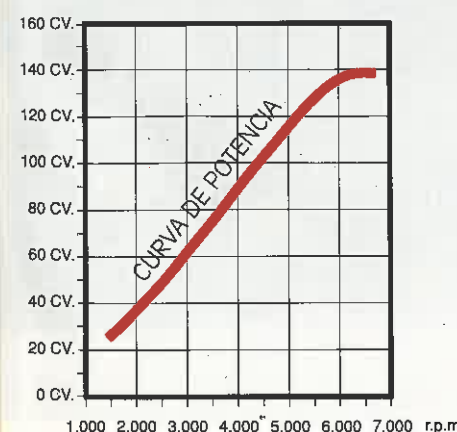
RENAULT 19-16 VALVULAS.

ILINTAS



Más de 2.000 instalaciones Renault a tu servicio.
Tu Renault con Renault Financiación.

RENAULT recomienda lubricantes elf



Decir adrenalina es decir emoción.
Y con tu Renault 19-16 V comienzas a liberarla aún antes de poner en marcha su poderoso motor de 140 CV. Con sólo acercarte a él, es suficiente.

Porque su agresivo perfil es toda una promesa del potencial tecnológico que te aguarda en su interior. Una promesa que se cumple inmediatamente. En cuanto giras la llave de contacto y sientes todo el empuje de su motor, al pasar de 0 a 100 km/h., en tan sólo 8,2 segundos.

Pero si levantas el pie, verás que tu Renault 19-16 V también está preparado para que alcances con él otras muchas y reconfortantes sensaciones.

- Dirección asistida. • Asientos delanteros deportivos.
- Ordenador de a bordo. • Volante de cuero regulable en altura.
- Cerraduras centralizadas con mando a distancia. • Elevalunas eléctricos. • Alerón trasero.
- Llantas de aleación ligera. • Sistema de frenos ABS.*
- Tapicería de cuero.* • Techo eléctrico deslizable.*

* Opcional.

Potencia máxima obtenida: 140 CV. a 6.500 r.p.m. La gran verticalidad de esta curva, expresa la facilidad de acceso a la zona de elevadas potencias, a un régimen motor razonable, alcanzando un máximo de 140 CV.

MITSUBISHI GALANT DYNAMIC 4

TODO POR CUATRO

En esta versión del Galant, el número mágico es el cuatro. En él se combinan un sistema de dirección y de tracción a las cuatro ruedas dispositivos con los que es tremendamente eficaz.



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

La nueva gama Galant de Mitsubishi trajo consigo unas novedades muy interesantes. La marca comenzó a comercializar las versiones con carrocería de cinco puertas, encontrándose entre

éstas el Dynamic 4. Un modelo que dispone de unas soluciones técnicas muy avanzadas, mostrándose como un fiel representante de la industria nipona. De entre las diferentes soluciones técnicas hay que destacar el sistema de cuatro ruedas directrices, compatible con el de cuatro ruedas motrices.

Con el Dynamic 4, dotado de un sistema de dirección a las cuatro ruedas, Mitsubishi se suma a otras marcas japonesas, como es el caso de Honda, Mazda y Nissan que

VIRTUDES

- Comportamiento
- Sistema de cuatro ruedas directrices
- Acabado y equipamiento

MITSUBISHI DYNAMIC 4
PRECIO: 4.277.154 PTAS.

- Suspensiones blandas
- Desarrollos finales largos
- Tacto de la dirección cuando entra en funcionamiento el 4WS

DEFECTOS



FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque en fundición y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza, accionado mediante una correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.997 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 85 mm. Carrera: 88 mm. Compresión: 9,8 a 1. Potencia máxima: 150 CV (110 Kw) a 6.750 rpm. Par máximo: 17,8 mkg (175 Nm) a 5.500 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina 95 octanos sin plomo.

TRANSMISION: Tracción a las cuatro ruedas. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,6 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 12,0 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 18,2 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 25,0 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 31,1 km/h.

DIRECCION: Sistema: A las cuatro ruedas de cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,2 vueltas. Diámetro de giro: 10,6 metros.

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

SUSPENSION: Delantera: Independiente tipo McPherson con amortiguadores y muelles, barra de torsión y sistema antihundimiento de frenada. Trasera: Eje torsional con triple brazo, amortiguadores telescópicos y muelles helicoidales. Sistema antihundimiento en aceleraciones bruscas.

RUEDAS: Neumáticos: 195/60 R 15. Llantas de aleación de 6 x 15.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.460 kg. Capacidad del depósito de combustible: 60 l.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 32,1 km/h de promedio	12,3
CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	7,8
En conducción rápida	14,6
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	10,8
A 140 km/h de cruce	12,8
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros/100km	10,8
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	505

SOBRE RAILES
Gracias al sistema de cuatro ruedas directrices y motrices, el comportamiento del Dynamic 4 resulta ejemplar.

cuentan con un mecanismo de este tipo, aunque difieren unos de otros. De cualquier forma, en lo que se refiere a este tipo de sistemas, están por delante de los constructores europeos, que no disponen de ninguno que se comercialice en serie.

El sistema de cuatro ruedas directrices (4WS) que ha desarrollado Mitsubishi, es fundamentalmente hidráulico y entra en funcionamiento por encima de 50 kilómetros por hora. Otra de las particularidades de este dispositivo es que, a diferencia

del de otros fabricantes japoneses, las ruedas traseras sólo giran en el sentido de las delanteras. Lo cierto es que, combinado con la tracción integral, es muy eficaz, sobre todo en carreteras viradas. El Dynamic 4 adquiere un aplomo envidiable cuando entra en funcionamiento el sistema 4WS, la estabilidad se ve reforzada considerablemente y el coche da la sensación de ir por raíles imaginarios. El comportamiento es muy neutro y noble, permitiendo un paso por curva elevado.

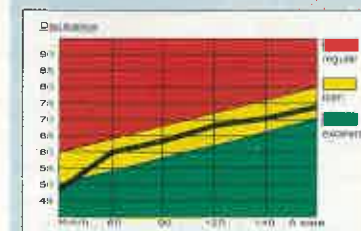
Por otro lado, si a las cuatro ruedas directrices sumamos la tracción total, comprobamos que en suelos deslizantes es muy difícil batir a este modelo. El único «pero» que hay que buscarle al sistema desarrollado por Mitsubishi, es que cuando entra en funcionamiento la dirección a las cuatro ruedas, ésta se endurece considerablemente, transmitiendo en ese momento al conductor un tacto desagradable, al que hay que acostumbrarse. También, al endurecerse la dirección en

carreteras muy viradas, dificulta las maniobras del conductor.

El que las ruedas traseras sólo giren en el mismo sentido que las delanteras, contribuye a mejorar notablemente el comportamiento del coche. Sin embargo, a diferencia de los de otros fabricantes japoneses, caso de Honda o Mazda, en los que a poca velocidad las ruedas traseras se mueven en sentido contrario de las delanteras, las maniobras de aparcamiento, etc..., son mucho más fáciles. En el Mitsubishi, que

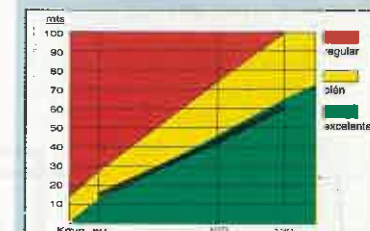
CON CINCO PUERTAS
El Dynamic 4 sólo se puede adquirir con carrocería de cinco puertas. El portón trasero le confiere una gran versatilidad.

SONORIDAD



Al ralentí	47,0
A 60 Km/h	60,0
A 90 Km/h	63,3
A 120 Km/h	68,5
A 140 Km/h	70,7
A Tope	75,6

FRENOS



A 60 Km/h	16,1
A 100 Km/h	42,5
A 120 Km/h	61,8

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	202,7
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	17,0
1.000 m salida parada	31,4
De 0 a 100 km/h	9,7
Recorrido (metros)	163
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	19,3
400 m desde 40 km/h en 5ª	21,2
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	35,8
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	39,8
De 80 a 120 km/h en 4ª	13,0
recorrido (metros)	363
De 80 a 120 km/h en 5ª	16,5
recorrido (metros)	463

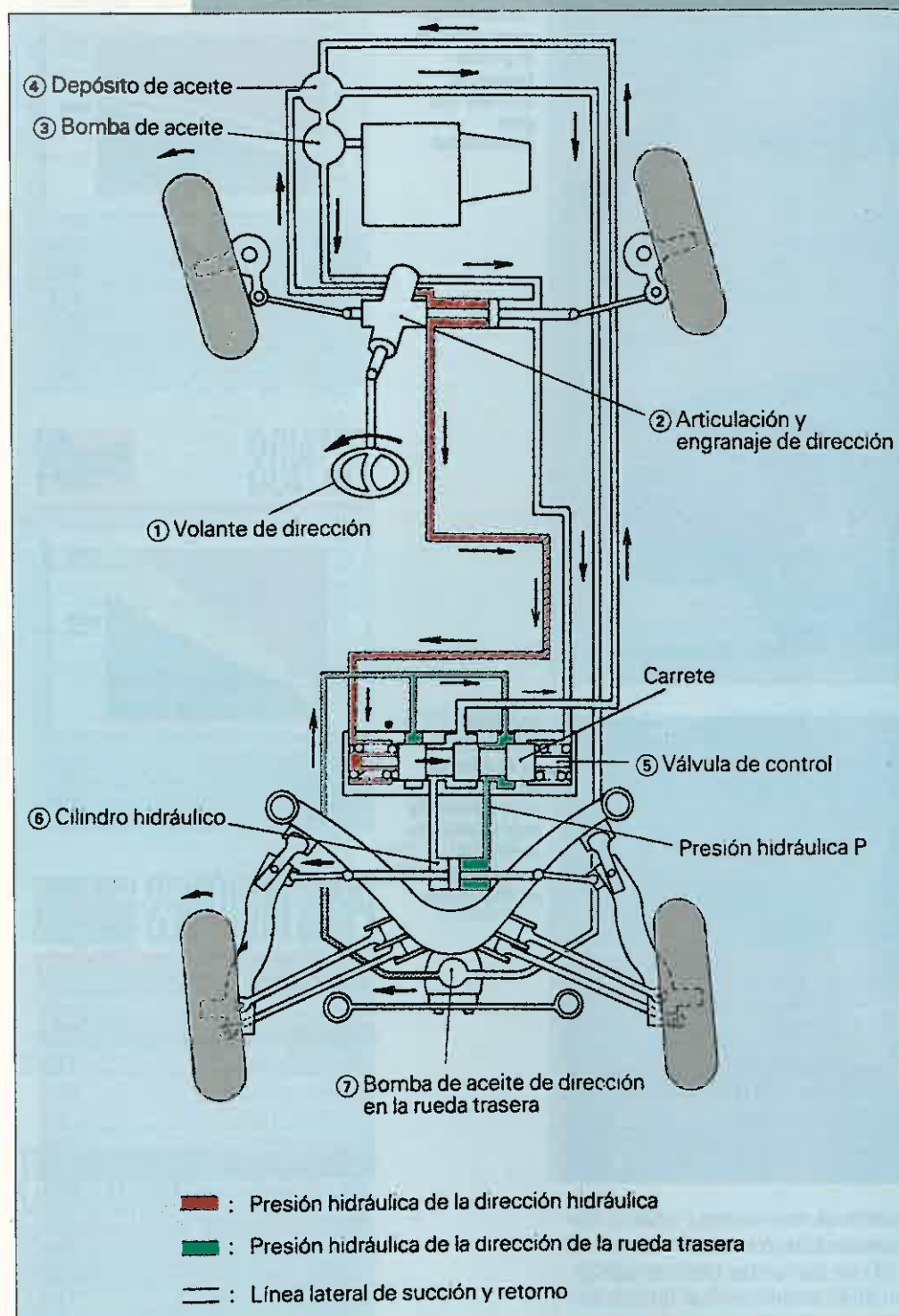
OPCIONES

Este coche está perfectamente equipado de serie, por este motivo el fabricante no tiene prevista ninguna opción.

4WS

Todo dirección

El elemento mecánico más destacable del Mitsubishi Galant Dynamic 4 es, sin duda, su sistema de dirección a las cuatro ruedas. La principal diferencia de este sistema, respecto a otros empleados en marcas de la competencia, es que su misión se centra en mejorar la estabilidad direccional a alta velocidad, al abordar una curva o al realizar la típica maniobra de cambio de carril. El sistema es hidráulico, pero con gestión electrónica para adaptar el funcionamiento a las diversas condiciones de uso. El sistema funciona a partir de 50 kilómetros por hora, de forma que cuando se gira el volante hacia un lado, las ruedas posteriores también giran hacia ese mismo lado. El ángulo máximo de giro de las ruedas traseras es de 1,5 grados, con lo que se evitan totalmente los bandazos del tren trasero. El circuito es común para ambos ejes, de forma que una bomba manda la presión a una válvula de control gestionada electrónicamente. Para que la presión del circuito se mantenga estable a lo largo del mismo, hay otra pequeña bomba detrás. Esta válvula actúa en función de los datos obtenidos de la velocidad del coche, el ángulo de giro del volante y la velocidad con la que se mueve éste. Un sistema de cremallera mueve las ruedas posteriores. En caso de una anomalía en el sistema, el eje posterior queda centrado y no actúa, como si se tratase de un coche convencional. El sistema no requiere más cuidado que el normal de la dirección asistida. Un testigo en el cuadro avisa de las posibles anomalías.



no sucede esto, no adquiere ninguna mejora en este tipo de maniobras.

Un apartado mecánico, que en un principio no anima a sacar el máximo partido al 4WS y al 4WD, es el sistema de suspensiones. Con unos tarados muy suaves, la carro-

cería se inclina mucho en las curvas. Pero a medida que le cogemos confianza, podemos comprobar que no sólo ofrecen un elevado confort de marcha a sus ocupantes. También la estabilidad está asegurada en cualquier condición.

Por lo que respecta al motor, está

equipado también con numerosas soluciones técnicas muy modernas. De esta forma, el bloque de dos litros de cilindrada se ve coronado por una culata de dieciséis válvulas. En el sistema de alimentación, recurren a una inyección multipunto, patentada por Mitsubishi, que introdu-



BUEN ESPACIO
En las plazas traseras hay sitio de sobra para que puedan viajar tres personas adultas.



TODO A MANO
Desde el puesto de conducción se tienen perfectamente a mano todos los mandos.

cuentavueeltas, comenzando a rendir con decisión pasada la barrera de las cuatro mil revoluciones. Por otro lado, la caja de cambios, no contribuye mucho a sacarle el máximo partido al motor. Mientras que las tres primeras velocidades están muy bien adaptadas, la cuarta y la quinta son excesivamente largas. Por este motivo, en carreteras viradas obliga a utilizar, intensivamente, el selector del cambio. Debido a la configuración de la caja de cambios, con unos desarrollos muy aburguesados, donde mejor se desenvuelve es en autopistas y auto-vías, en las cuales permite circular a una elevada velocidad con un elevadísimo confort de marcha. Como



A LA ÚLTIMA
Cómo no. También 16 válvulas.

el diseño es sencillo y sobrio. La instrumentación es simple y pobre, con dos grandes esferas, una para el velocímetro y otra para el cuentarevoluciones. El único indicador suplementario es un chivato que se ilumina en caso de que el sistema 4WS tenga alguna anomalía.

Por lo que respecta al sitio disponible para los pasajeros, es amplio, permitiendo viajar holgadamente a cinco adultos. El maletero también tiene una gran capacidad de carga y gracias al portón trasero resulta muy versátil. Si a esto unimos la posibilidad de poder abatir el asiento trasero, nos encontramos con que, en caso de necesidad, la amplitud de carga aumenta considerablemente. Otra cosa a su favor, que contribuye a mejorar el confort de sus ocupantes, es su buen equipamiento de serie. Este incluye un eficaz sistema de aire acondicionado.

En definitiva, y a modo de resumen, podemos decir que, el Mitsubishi Galant Dynamic 4, es un coche con una gran amplitud, un maletero muy capaz, un equipamiento y calidad de acabado excelente, que está dirigido a los amantes de los coches equipados con lo último en tecnología.

Manuel Madrid

EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

▲ Hay que destacar, ante todo, el magnífico equipamiento del que dispone este modelo, que incluye aire acondicionado.

▲ También a su favor, tiene la buena calidad de acabado de todo el conjunto.

▲ Hay que agradecer el esfuerzo de Mitsubishi por dotar a su modelo de elementos de seguridad como el ABS.

EN CONTRA

▼ La instrumentación es muy pobre y cuenta, solamente, con lo imprescindible. Se echan de menos algunos indicadores, como es el caso de un manómetro de presión de aceite, que además contribuiría a aumentar la imagen deportiva de la carrocería.

▼ El volante tiene un diámetro bastante grande.

suele suceder con los coches japoneses, el selector del cambio es suave y preciso.

Otro apartado mecánico que está a gran altura es el sistema de frenos. Dispone, de serie, de sistema antibloqueo y se muestra muy eficaz sobre cualquier tipo de terreno. Además, son muy potentes, capaces de detener al coche en unas distancias muy buenas, sin que acusen síntomas de fatiga.

BIEN EQUIPADO

Por lo que respecta al diseño de la carrocería de cinco puertas, está muy cuidado. Además, los aditamentos aerodinámicos: unos grandes spoilers y un alerón en el portón trasero, le dan un aspecto deportivo. También en el exterior hay que destacar las llantas de aleación, de un diseño muy atractivo. El interior, como suele ser habitual en Mitsubishi, está cuidado al máximo, con una calidad de acabado muy buena. Sin embargo, en este sentido, hay que puntualizar que

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: ICA, S.A. María Tubau, 7-Torre A. Ctra Fuencarral-Alcobendas, km. 12.2 28049 Madrid. Teléfono (91) 372 15 68. Garantía: Tres años y seis de anticorrosión. Red de postventa: 17 puntos en toda España.

FRENTE A SUS RIVALES

El Mitsubishi Galant Dynamic 4, sólo se puede comparar con modelos japoneses que disponen de cuatro ruedas directrices. En España, Honda comercializa una versión del Prelude y otra de Mazda, del 626, que dispone de una versión dotada de este sistema en cada una de sus diferentes carrocerías. El que más se aproxima al Dynamic 4 es el 626 Hatch Back 4WS. En comparación con los modelos de estas marcas japonesas el Mitsubishi Galant cuesta poco más de 200.000 mil pesetas. Una diferencia de precio que no es significativa si tenemos en cuenta que el modelo de Mitsubishi, a diferencia de sus rivales, dispone de tracción a las cuatro

- AUDI V8
- CITROËN ZX
- HONDA YUPI
- LANCIA Y10
- NISSAN PATROL
- RENAULT ESPACE

No todos los tipos de automóvil se adaptan igual al tráfico ciudadano. Pero cada uno de ellos hace valer sus virtudes frente a los innumerables problemas que plantea la vorágine urbana. Un medio donde impera la inflexible ley del tiempo y del espacio.

DENTRO de esta particular comparativa, enfocada a buscar los pros y los contras de cada vehículo en la ciudad, se enfrentan automóviles tan dispares como el Audi V8, el Citroën ZX, el scooter Honda Yupi, el Lancia Y10, el Nissan Patrol y el Renault Espace. Suponen un conjunto que representa todo el abanico de posibilidades actuales dentro del mundo del automóvil; exceptuando los deportivos, coches de una particular concepción, reñida en la mayoría de los casos con la ciudad y en la cual habría que establecer a su vez muchas diferencias entre los diversos modelos existentes. Se han elegido, pues, los modelos tipo más frecuentes en el flujo rodado de cualquier ciudad.

A priori, la ventaja inicial recae sobre los potenciales reyes de la ciudad: el minúsculo Lancia Y10 y la práctica Honda Yupi, dos vehículos especialmente diseñados para moverse por las atestadas calles de una gran ciudad. No sólo se han tenido en cuenta los aspectos más significativos del tráfico rodado urbano. También se han buscado los problemas de aparcamiento, seguridad, confort o la alternativa de los transportes públicos. A la hora de contemplar cada uno de estos aspectos, cada vehículo hace valer sus particularidades, no siempre conocidas por la mayoría de los automovilistas de ciudad. Para contrastarlas, se han determinado cinco clasificaciones, sobre cinco aspectos determinantes para el tráfico urbano.

CUÁL ES EL MEJOR VEHICULO URBANO



BUSCAR HUECO
En los coches más grandes las posibilidades de encontrar un espacio de aparcamiento se reducen en un 75 por ciento.

MANIOBRABILIDAD

- 1º HONDA YUPI
- 2º LANCIA Y10
- 3º CITROËN ZX
- 4º NISSAN PATROL
- 5º RENAULT ESPACE
- 6º AUDI V8

MENOS HUMOS
Los pequeños gastan menos, polucionan menos y son mucho más discretos a la hora de aparcar.

La mayoría de las maniobras en ciudad son a baja velocidad o en parado. No siempre el tamaño del coche o su peso son defectos a la hora de moverse entre aceras, esquinas o coches. Por ejemplo, el im-

ponente Nissan Patrol, gracias a su reducido diámetro de giro, especial para todo terreno, aventaja a la más liviana Renault Espace. Este coche, pensado para moverse sobre los escabrosos caminos de montaña, sorprende por la facilidad con que se maneja, sobre todo gracias a la dirección asistida. La Espace, por su parte, no mide más que un R-21 o un Peugeot 405 y su único inconveniente al aparcar es una difícil referencia de la parte delantera, invisible desde el puesto de conducción y que dificulta las maniobras de aparcamiento.

Por supuesto, será el scooter el que quepa por los más exigüos pasos, circule con mayor fluidez y sea el más rápido en desplazamientos por el centro de la ciudad. El resto

irá supeditado a su propio tamaño, mínimo para el Y10 y máximo para el Audi V8. Las grandes berlinas no se encuentran, definitivamente, a gusto en una atestada ciudad. Sus dimensiones plantean más de un problema y, si es un problema encontrar alguna plaza de aparcamiento en la calle, en los garajes muchas veces no puede maniobrase entre las dos filas de coches, quedando prácticamente encajonados, con problemas incluso para abrir las puertas. Los todo terreno, por su parte, presentan el inconveniente de no entrar por altura en algunos aparcamientos subterráneos. En el caso del Patrol, al ser de los más bajos de los todo terreno de su categoría, el problema no llegó a hacerse tan acuciante.

VERSATILIDAD

- 1º CITROËN ZX
- 2º NISSAN PATROL
- 3º RENAULT ESPACE
- 4º AUDI V8
- 5º LANCIA Y10
- 6º HONDA YUPI

Para quien quiera tener un «coche para todo», el segmento de las berlinas medias, del tipo Citroën ZX, le ofrecerá el mejor equilibrio entre coche ciudadano y de uso viajero por carretera. Un tamaño comedido,

pero con una cómoda habitabilidad y prestaciones suficientes para viajar a buen crucero, hacen de estos coches los más populares. Sin destacar espectacularmente en ningún concepto, se adaptan al uso diario como coche familiar con unos gastos muy razonables. Con un Patrol, el terreno de acción no lo delimita el asfalto, y dispone de una atractiva posibilidad campestre para actividades rurales o excursiones de ocio, sin desmerecer en los trayectos interurbanos, gracias a un comportamiento casi tan satisfactorio como un turismo.

En tercer lugar, es el monovolumen Renault Espace el que ofrece una mayor amplitud interior tanto por ciudad como transporte familiar, en viajes o como vehículo de ocio.

Su capacidad de carga y la posibilidad de modular su espacio interior, lo hacen muy adecuado para familias numerosas. Un problema que plantea por la ciudad es el no poder disponer de un auténtico maletero, por lo que será difícil dejar guardado algo en el interior sin que se vea desde fuera, con el consiguiente problema de seguridad.

El Audi V8 hace valer sus cualidades viajeras, ideales para desplazamientos interurbanos, mientras que en ciudad destaca como lujoso coche de representación, algo para muchos importante, aunque se sacrifique la agilidad en el tráfico.

Menos adecuado, fuera de los límites urbanos, es el Lancia Y10. Su pequeño motor y un maletero casi simbólico lo limitan un tanto en

AGILIDAD NATURAL
En los todo terreno sorprende la capacidad de maniobra. Estudiada para el medio natural, son muy efectivos entre esquinas y bordillos.

PROBLEMA MÍNIMO
Aparcar un scooter es lo más fácil en este sentido, siempre que quede bien candeado.



DAVID Y GOLIAT
Los más pequeños ganan la batalla entre tortuosas esquinas. Donde se pueden cruzar dos ciudadanos natos como el Lancia Y10, las berlinas medias y, sobre todo las grandes, quedan atascadas. Todas estas arriesgadas maniobras tienen, además, unos resultados bastante dañinos, a la larga, para los más lujosos, reflejado en los partes al seguro. Callejear por un casco viejo, de alguna de nuestras ciudades, puede convertirse en una desagradable experiencia para los usuarios de coches de representación, sobre todo si tiene que hacerse a diario.



usos que no sean exclusivamente urbanos. Lo mismo que ocurre con el Honda Yupi, pero aún de forma más exagerada, pues se trata de un vehículo personal (aunque admite dos plazas sin problemas legales ni de potencia) concebido, estrictamente, para circular por el interior de poblaciones o en trayectos muy cortos de carretera.



El coste de combustible por kilómetro ya lo dice casi todo. Mientras que el Honda Yupi gasta 4,5 pesetas, el Lancia Y10 7,3, el Citroën ZX 9,5, el Renault Espace 11,9, el Audi V8 15,9 y el Nissan Patrol, gravado por sus cortos desarrollos de cambio, especiales para el todo terreno, 16,7. No obstante, el alto precio de adquisición de las grandes berlinas, como el Audi, y sus costos de mantenimiento superiores, ponen por delante al Nissan Patrol, más barato y duro frente a los posibles toques y raspones provocados por el frenético uso ciudadano.



DEFINITIVO
Llegar en el menor tiempo posible es cosa de los pequeños scooters urbanos.

Lo ideal para economías apretadas, o para quien quiera ahorrar en serio con el transporte cotidiano, es un pequeño scooter, cuyas doscientas cincuenta o trescientas mil pesetas de adquisición, se amortizan muy rápido con un mantenimiento prácticamente nulo.



Una vez engullidos del todo por el gran atasco, es mejor estar sentado en un confortable y bien aislado habitáculo. Para ello, nada mejor que un imponente coche como el Audi, con aire acondicionado, potente calefacción, asientos generosos y, a ser posible, oyendo en el mejor sonido estereofónico alguna relajante pieza de Vivaldi.

La misma sensación de aislante amplitud se experimenta en un monovolumen como el Renault Espace, desde el cual se domina, con cierto distanciamiento, el caos circundante, lo que permite una relajación más fácil. En el equilibrado Citroën ZX, puede también hacerse frente a las exasperantes lentitudes del fluir urbano, siempre que en verano se disponga de un aire acondicionado. Pero para el Nissan Patrol, si su amplitud interior permite todo lo anteriormente expuesto, la altura de su acceso lo hace especialmente incómodo a la hora de subirse o bajarse. Echar pie a sus estribos, sobre todo para niños, ancianos o vistiendo faldas, puede ser un auténtico ejercicio de equilibrio, que al cabo de varios recados, se hace bastante pesado.

En el Y10, se sacrifica un tanto la comodidad interior en favor de la efectividad. El habitáculo puede llegar a agobiarse, sobre todo a los pasajeros de detrás. Para la moto, el confort vendrá en gran medida propiciado por el parte meteorológico y, en invierno, la obligación de ir convenientemente abrigado llega a



NO TODO ES ORO
Si los confortables coches como el Audi V8 o la Renault Espace, disponen de unos interiores sugestivos y ajenos a las miserias exteriores, otra cosa será enfrentarse a la realidad una vez aparcados. La mayoría de los espacios destinados a ello no corresponden a estas dimensiones.

GRAVES PROBLEMAS
En bastantes aparcamientos públicos, los todo terreno tienen dificultades para entrar por el acceso subterráneo, pues no siempre están pensados para los que sobrepasen el tamaño de un turismo.



RENTABLE
Una sola plaza de garaje sirve para guardar un pequeño ciudadano y un práctico scooter, flota ideal para hacer frente al transporte personal urbano. Los grandes necesitarán maniobras casi imposibles.



TIEMPO Y DINERO

PARA comprobar «in situ» el tiempo invertido en un mismo recorrido, utilizando todos los medios de transporte posibles en la ciudad, Motor 16 estableció un «recorrido tipo» por las calles de Madrid. Este consistía en un primer desplazamiento hasta una zona administrativa de grandes oficinas, seguido por otro de distancia similar para llegar hasta un barrio céntrico residencial. En total suponían 13 kilómetros, separados por una parada donde los vehículos tenían que aparcar correctamente, así como a la llegada del segundo recorrido. Las vías utilizadas fueron arterias medias con tráfico denso, pero constante, a una hora punta. Paralelamente, se realizó el mismo desplazamiento utilizando primero el autobús y después el metro. Se cronometró cada forma de transporte y se calculó el costo total de cada uno

de ellos. Obviamente fue la pequeña Honda Yupi la que invirtió el mínimo tiempo, realizándolo en 36 minutos. La facilidad de circular, la ventaja conseguida en los semáforos y la ausencia de problemas de aparcamiento, decantan claramente a la moto como el transporte más eficaz en la ciudad. Y también el más barato, pues sólo gastó 54 pesetas de gasolina mezclada con aceite lubricante. A continuación fue el coche particular (Citroën ZX) quien invirtió el menor tiempo con 46 minutos. No obstante, tuvo especial suerte al encontrar aparcamiento a la primera en la calle de la zona administrativa, por lo general atestada de vehículos. Este factor aleatorio puede ser concluyente con el uso del vehículo particular, y habrá que contar siempre con algún aparcamiento público. Sumando el coste de este último al finalizar el

Circuito urbano

recorrido, el ZX necesitó 317 pesetas para realizar las dos etapas urbanas. Casi el mismo tiempo, 47 minutos, se tardó utilizando dos taxis. Más relajado que el vehículo particular y sin problemas de aparcamiento, supone, sin embargo, el sistema de transporte ciudadano más caro con diferencia, sumando las dos carreras 1.335 pesetas. Por último, utilizando el autobús y el metro, se tardó nada menos que 63 minutos en llegar al destino impuesto. La tardanza vino sobre todo supeditada al lento avance del autobús entre el tráfico, siendo el metro bastante más rápido (exactamente invirtió la mitad del tiempo utilizado por el autobús). El coste, sin embargo, no fue todo lo barato que se podría esperar, pues los dos billetes cuestan, exactamente, 230 pesetas.

resultar farragosa. Además, el casco deberá ser siempre compañero de viaje, aunque en la Yupi éste cabe en el receptáculo de debajo del asiento.

SEGURIDAD

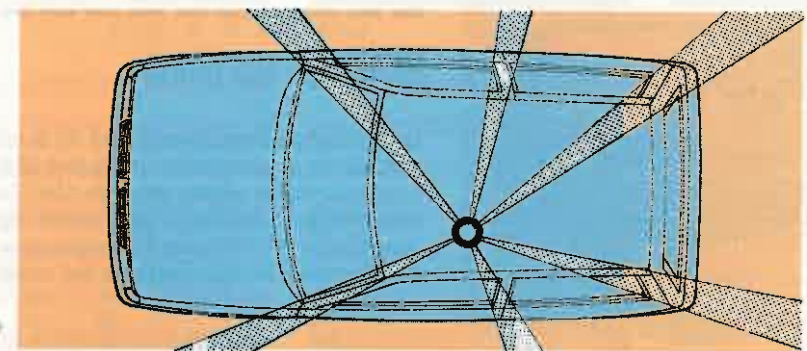
- 1º AUDI V8
- 2º NISSAN PATROL
- 3º RENAULT ESPACE
- 4º CITROËN ZX
- 5º LANCIA Y10
- 6º HONDA YUPI

La seguridad en ciudad es mucho más importante de lo que cabría pensarse. La mayoría de los accidentes mortales ocurridos al año, se producen en el casco urbano. Una conducción mucho más relajada que en carretera, la presencia de mayor número de conductores inexpertos y no llevar puestos los cinturones de seguridad, son las principales causas del peligro urbano.

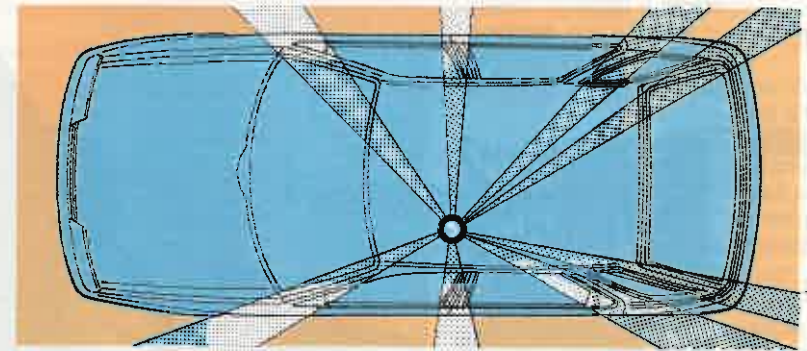
Para Audi, una marca que se vuela en la seguridad, la ventaja es evidente. La sólida y rígida carrocería protege de forma muy eficaz a sus ocupantes, sumándose unos frenos de disco con sistema antibloqueo y el dispositivo Procon-Ten, que arrastra hacia abajo la columna de dirección y estira los cinturones en caso de colisión. El Nissan Patrol, aparte de su gruesa chapa y sus imponentes defensas, dispone de una presencia «disuasoria» frente a cualquier acercamiento sospechoso. El ir sentado en una posición elevada, característica compartida con el Renault Espace, facilita también una visión de conjunto por encima de los demás vehículos. Aunque en este último, la existencia de varios montantes en la carrocería crea ángulos muertos que dificultan la vigilancia de los laterales.

Evidentemente, la moto es la más desprotegida en la ciudad. En ella habrá que redoblar la atención y tomar todas las precauciones posibles para evitar cualquier mínima colisión que provoque una caída. O

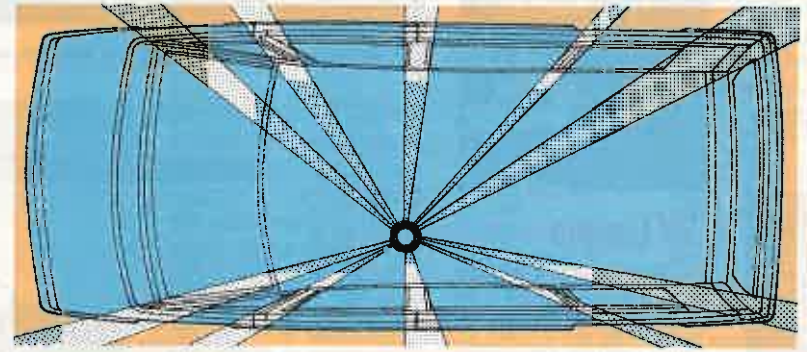
Juan Luis Soto y Equipo de Pruebas
Fotos: José Antonio Díaz y José Robledo



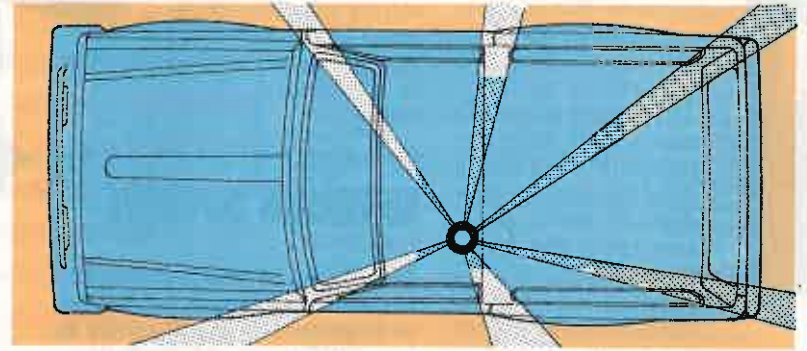
306 GRADOS
El pequeño Lancia Y10 dispone de la mejor visibilidad de todos.



284 GRADOS
Las berlinas de tipo medio, con muchos montantes, pierden en visibilidad.



296 GRADOS
El Espace, representante de los monovolumen, goza de una buena visibilidad.



297 GRADOS
Los todo terreno, como el Patrol, tienen una visión privilegiada.





Seguros dorados

LA compañía de seguros Ocaso ha lanzado al mercado un nuevo tipo de prestación denominada Ocaso Oro. Con esta nueva modalidad aparece un nuevo concepto de seguro de asistencia, renovando las prestaciones de la tradicional póliza de decesos, incluyendo en ella traslado nacional e internacional, asistencia médica, jurídica, legal, asesoría, responsabilidad civil y seguros de vida complementarios.

cante a la mano, acelerador a la mano, sensores infrarrojos para los mandos etc...



Golf Europeo

VOLVO Car Corporation ha llegado a un acuerdo para prorrogar su actual contrato con la PGA European Tour (Circuito Profesional de Golf Europeo), por al menos tres años más a partir de 1992. Según el director de Relaciones Públicas y Marketing de la marca sueca, Nils Siösteen, la inversión en golf y la cooperación con la PGA, les ha ofrecido, a parte de la cobertura publicitaria, una interesante oportunidad de presentar sus conceptos en cuestión de juego limpio.

Más vale prevenir

LA firma de alarmas Fighter acaba de presentar en el mercado sus dos recientes novedades. Una de ellas es la pequeña CB77, una interesante alarma, especial para moto, que incluye en-

MUSICA EN SUS OIDOS

La prestigiosa firma de aparatos de sonido Onkyo, presenta ahora en España, a través de su distribuidor exclusivo EAK, la nueva línea de auriculares que complementa su amplia gama de Alta Fidelidad. Estos auriculares Onkyo están especialmente diseñados para sonido digital. La gama se extiende desde los imponentes DP-800 hasta los minúsculos y portátiles DP-100, seis modelos para la recepción más perfecta del sonido.



tre sus características más destacables el mando a distancia, bip acústico, protección silén, bloqueo pasivo, led luminoso, memoria, sistema de disuasión, intermitentes y bloqueo del motor de forma instantánea. El otro modelo novedoso es el 69F, una alarma compacta de pequeño tamaño con sirena autoalimentada y sistema de ultrasonidos.



SUSPENSION DEPORTIVA

Auto Comercial Decca presenta, en exclusiva para España, los muelles de suspensión de tipo deportivo de la prestigiosa marca holandesa «Linea Rosso». Estos muelles rebajan la suspensión entre tres y cinco centímetros, según los modelos, ganando lógicamente en rigidez y mejorando, por tanto, la estabilidad del vehículo. Los precios, venta al público, oscilan entre las 17.000 y 30.000 pesetas el conjunto de cuatro muelles, y entre 10.000 y 16.000 pesetas los de dos muelles. Este tipo de suspensión se pueden colocar aprovechando los amortiguadores originales del automóvil, o bien sobre cualquier otro tipo de amortiguador.



USADOS

1

2

3

4

5

6

7

8

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 4v4	—	950	870	790	710
Alfa 33 1.5 TL	1020	860	780	630	—
Alfa 33 1.7 QV	1160	980	890	800	—
Alfa 33 1.7 IE	1130	950	860	—	—
Alfa 33 1.7 SW	—	1050	950	—	—
Alfa 33 1.3 Nuevo	1110	—	—	—	—
Alfa 33 1.5 TI Nuevo	1190	—	—	—	—
Alfa 33 1.7 IE Nuevo	1320	—	—	—	—
Alfa 33 1.7 IE Boxer 16V	1630	—	—	—	—
Alfa 75 1.6 C	1140	950	—	—	—
Alfa 75 1.8 C	1220	1030	920	—	—
Alfa 75 1.8 IE	1360	1150	—	—	—
Alfa 75 1.8 TB	—	—	1260	1010	—
Alfa 75 1.8 T América	1820	1550	1440	—	—
Alfa 75 2.0 C	—	1180	1090	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	2300	2070	—	—	—
164 3.0 V6	2980	2680	—	—	—
164 2.5 TD	2640	2380	—	—	—

AUDI					
MODELO	90	89	88	87	86
80 CD	—	—	—	—	760
80 GTE	—	—	—	—	810
80 Quattro	—	—	—	—	1360
80 CD TD	—	—	—	—	710
85 Special	1850	1490	—	—	—
80 1.8 E	1750	1580	—	—	—
80 2.2 E	2120	1960	1770	1530	—
90 2.2 E Aut.	2400	2180	1950	1760	—
90 2.0 Front.	2670	2400	—	—	—
90 Quattro	2800	2500	2250	2030	—
100 CC	—	—	—	1030	790
100 CD y 2.2 E	2090	1990	1870	1580	1160
100 CC Avant	2330	2220	2010	1720	1300
100 CC Diesel	1670	1560	1410	1090	840
100 CD Turbo Diesel	1970	1770	1530	1240	950
200 Turbo	3390	3060	2710	2340	1900
200 Turbo Aut.	3650	3290	2900	—	—
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
316/318	1440	1350	1220	1080	980
316 4p	1530	1440	1350	1160	1030
318	1620	1530	1400	1200	1060
318 4p	1710	1620	1490	1280	1160
318 1.5	1800	—	—	—	—
320 i	1890	1760	1620	1450	1280
320 4p	1980	1850	1710	1540	1370
324 D	1780	1620	1540	1420	—
324 TD	2100	1890	1710	—	—
325 i	2400	2230	2060	1890	1760
325 4p	2480	2310	2140	1970	1840
325 X	2790	2570	2440	2310	—

CITROËN					
MODELO	90	89	88	87	86
M3	4690	4330	3970	3610	—
520 i	—	—	—	1150	980
520 i (nuevo)	2610	2350	2170	—	—
525 i	—	—	—	1440	1270
525 i (nuevo)	3350	2970	2760	—	—
528 i	—	—	—	1620	1440
M 535 i	—	—	—	2480	2120
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	—	—	—	—	1710
635 CS i	4500	3990	3600	3260	2790
M 635	6650	5890	5410	4750	4080

FIAT					
MODELO	90	89	88	87	86
Panda 1000 S Fire	630	—	—	—	—
Panda Silex 4x4	850	—	—	—	—
Uno 45 5v 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 3p	980	840	760	640	540
Uno 70 SL 5p	950	820	730	620	—
Uno 70 SX 3p	990	850	770	—	—
Uno Turbo ie	1150	930	880	750	640
Uno Turbo ie ASKD	1260	1080	920	—	—
Uno CS 3p	930	790	710	560	470
Tipo 1.400	1080	920	790	—	—
Tipo 1.400 DGT	1160	1010	850	—	—
Tipo 1.600 DGT	1250	1080	920	—	—
Tipo 1.8V	1350	—	—	—	—
Tipo TD DGT	1450	1240	1060	—	—
Tempra 1.400	1140	—	—	—	—
Tempra 1.400 SX	1250	—	—	—	—
Tempra 1.600	1270	—	—	—	—
Tempra 1.600 SX	1360	—	—	—	—
Tempra 1.900 SX	1500	—	—	—	—
Tempra 1.900 D	1180	—	—	—	—
Tempra 1.900 TD	1550	—	—	—	—
Regata 70 C	—	—	—	480	390
Regata Mare	—	640	570	480	—
Regata 70 S	—	700	640	520	400
Regata 70 ES	—	—	—	—	340
Regata 100 S	—	—	—	—	410
Regata 100 S ie	—	810	730	640	510
Regata Weekend S ie	—	880	790	670	540
Regata Weekend DS	—	930	850	720	580
Regata DS	—	850	760	640	510
Regata DS Turbo	—	—	—	680	570
Ritmo Abarth 130 TC	—	—	—	—	450
Argenta 2.0 ie	—	—	—	—	280
Argenta Volumex	—	—	—	—	390
Argenta 2.5 D	—	—	—	—	270
Croma CHT	1520	1280	1170	990	890
Croma Duemila	2000	1800	1540	—	—
Croma 2.0 ie	2000	1690	1540	1310	1180
Croma Turbo ie	2280	1930	1750	1500	1360
Croma TD	1850	1570	1480	1200	1080
Croma TDID	1620	1460	—	—	—

FORD					
MODELO	90	89	88	87	86
Fiesta N y C	—	—	410	350	230
Fiesta 1.1 C, HT, S, HT y FI	—	—	—	400	340
Fiesta Ly 1.1	—	—	—	—	270
Fiesta Barcha y 1.1	—	—	—	—	310
Fiesta Trip 1.1	—	—	—	520	440



Minusválidos al volante

EN el reciente Motortec (Salón de Equipos y Componentes para la Automoción) la Asociación de Técnicos Instaladores de Automóviles para Minusválidos, ANTIAM, presentó sendos vehículos adaptados a las diferentes necesidades de las personas minusválidas, con embrague automático electrónico, freno autoblo-

Copyright Motor 16, 1991. Prohibida su reproducción.



MODELO	90	89	88	87	86
Fiesta S 1.1 y 1.3	—	—	—	—	320
Fiesta GL 1.1 y 1.3	—	—	—	—	350
Fiesta Sport 1.4	—	—	560	480	410
Fiesta GL 1.4	—	—	570	490	420
Fiesta LD y Baler 1.6 D	—	—	—	—	310
Fiesta Super Ht. 1.6 D	—	—	—	400	340
Fiesta Trip D 1.6	—	—	520	440	—
Fiesta GL 1.6 D	—	—	550	470	350
Fiesta XR2	—	840	700	630	540
Fiesta C 3p	750	850	—	—	—
Fiesta C 1.1 3p	800	690	—	—	—
Fiesta C 5p	810	690	—	—	—
Fiesta C 1.1 5p	850	730	—	—	—
Fiesta C 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 GL 1.4 5p	940	800	—	—	—
Fiesta XR2i	1160	1000	—	—	—
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 CL y GL 1.1	—	—	—	—	410
Escort L 1.3	—	—	—	—	370
Escort CL y GL 1.3	—	—	690	600	440
Escort GL 1.3	—	—	—	—	470
Escort CL y GL 1.4	—	—	720	640	510
Escort Xtra 1.4	—	—	—	—	640
Escort GL 1.6	1000	900	810	730	550
Escort GL 1.6 i	1050	950	870	780	—
Escort GT y Mark	900	810	730	—	—
Escort GL 1.6 Cat.	1100	940	—	—	—
Escort XR3i	1240	1080	950	800	570
Escort RS Turbo	1460	1280	1120	950	760
CLD, GLD y Xtra 1.6 D	—	—	640	510	370
Escort Mark 1.6 D	900	810	730	—	—
Escort GL 1.6 D	1000	900	810	730	—
Escort GTD 1.6	930	840	—	—	—
Escort Country 1.6 D	1000	900	810	—	—
Escort Country 1.8 D	1030	930	—	—	—
Escort Cabrio GL 1.6	1540	1320	1180	990	790
Escort Cabrio XR3i	1750	1500	1350	1150	850
Orion GT y Millionair 1.6	1050	900	800	—	—
Orion GL 1.6	1050	950	870	780	600
Orion GL 1.6 i	1150	1000	910	800	—
Orion GLD y GLD 1.6	1200	1020	—	—	—
Orion GLD y GLD 1.6	—	—	700	680	550
Orion GL 1.6 D	1050	950	870	780	600
Sierra CL y GL 1.8 4p	—	—	930	800	—
Sierra GL 1.8 5p	—	—	960	850	—
Sierra Laser 2.0	—	—	—	—	620
Sierra CL y GT 2.0 4p	1260	1070	980	850	—
Sierra GL 2.0 4p	—	—	1040	900	—
Sierra GL 2.0 4p	1440	1220	1080	940	—

MODELO	90	89	88	87	86
Sierra GL 2.0 y 2.0 4p	1750	1350	1200	1050	800
Sierra CL 2.0 Catalizad.	1500	1270	—	—	—
Sierra CL 2.0 5p	1320	1110	1020	940	840
Sierra GL y GT 2.0 5p	1340	1130	1030	900	—
Sierra GL 2.0 1.5p	1490	1260	1120	990	—
Sierra GL 2.0 1.5p	1800	1400	1250	1050	—
Sierra Sport 2.0 1.5p	1490	1260	1120	990	—
Sierra Sport 2.0 1.5p	1530	1300	1190	1030	—
Sierra XRA y GL 4x4 2.8 i	—	—	1500	1270	—
Sierra XRA 4x4 2.9 i	2410	2050	1740	—	—
Sierra Cosworth 2.0 i	2610	2390	2140	1820	—
Sierra Laser Diesel	—	—	—	—	570
Sierra CLD 4p	1390	1180	1030	800	—
Sierra GLD 4p	1550	1320	1120	870	—
Sierra CLD 5p	1450	1220	1060	—	—
Sierra GLD 5p	1580	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. GL 2.0 i	—	—	—	—	770
Scorpio CL 2.0 i	1700	1440	1220	—	—
Scorpio CL 2.0 i	1910	1620	1470	1250	940
Scorpio CL 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 GL 2.0 i	2220	1880	1710	1450	—
Scorpio GL 2.4 i	2390	2020	1840	1570	—
Scorpio GL 2.8 i	—	—	—	—	1500
Scorpio GL 2.9 i	2610	2210	2000	1700	—
Scorpio GL 4x4 2.9 i	3190	2700	2450	2080	—
Scorpio CL Turbo D	1910	1630	—	—	—
Scorpio GL Turbo D	2100	1780	—	—	—
Scorpio GL Turbo D	2530	2140	—	—	—
Scorpio GL 2.9 Cat.	2690	2290	—	—	—

LANCIA

MODELO	90	89	88	87	86
A 112 Junior TC	—	—	—	—	260
A 112 LX	—	—	—	—	300
A 112 Abarth	—	—	—	—	340
Y 10 Flia	650	550	470	—	—
Y 10 Five LX IE	750	690	570	480	390
Y 10 Turbo	860	730	660	570	480
Y 10 1300	870	740	—	—	—
Delta 1300	970	820	750	640	—
Delta 1600 IE	1120	950	850	740	630
Delta HF Turbo IE	1250	1060	960	800	680
Delta 4x4	—	—	1590	1350	1150
Delta Integrale	2550	2170	—	—	—
Delta Integrale 16 V	2750	2340	—	—	—
Prisma 1.5 LX	1090	930	790	—	—

MODELO	90	89	88	87	86
Prisma 1600 IE	—	—	950	800	680
Prisma Symbol	1200	1020	930	790	—
Prisma TD	1260	1070	970	820	—
Thema 2.0 IE	1950	1730	1540	1300	1110
Thema IE Turbo	2120	1900	1710	1460	1250
Thema 6V	—	—	1760	1500	1210
Thema Turbo IE SW	2620	2530	2280	1940	—
Thema 2.0 IE 16 V	2180	1960	1670	—	—
Thema Turbo IE 16 V	2600	2340	1990	—	—
Thema 8.32	5100	4330	3700	—	—
Thema TD	1950	1750	1570	1340	1140
Thema TD Nuevo	2345	2030	—	—	—
Thema Turbo DS SW	2720	2450	2200	—	—
Debra 1.600 ie	1460	—	—	—	—
Debra 1.800 ie	1640	—	—	—	—
Debra 2.0 ie	1880	—	—	—	—
Debra Turbo Diesel	1650	—	—	—	—

MERCEDES BENZ

MODELO	90	89	88	87	86
190 D	2500	2170	1900	1670	1500
190 D 2.5	2940	2550	2240	1980	—
190 D 2.5 T	3300	2860	—	—	—
200 D	3220	2970	2450	2150	1930
250 D	3520	3050	2680	2350	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	2350	2060	1850
190 E 2.3 16V	—	—	4000	3500	3100
190 E 2.6	3580	3100	2720	2390	2150
190 E 2.6 16V	5260	4560	—	—	—
200	3000	2600	2280	2000	1800
230 E	3510	3040	2660	2340	2100
230 CE	4480	3880	3400	2960	—
230 TE	3960	3430	3010	2640	2370
260 E	4090	3560	3110	2730	2460
300 E	4420	3830	3360	2950	2650
300 E 4 Matic	5590	4840	4250	3720	3350
300 CE	5290	4580	4020	3520	—
300 TE	4870	4220	3700	3240	2920
260 SE	3960	3390	2830	2550	2260
300 SE	4250	3640	3030	2730	2430
300 SEL	4570	3910	3270	2930	2610
420 SE	5160	4420	3690	3310	2950
420 SEL	5530	4730	3940	3550	3160
500 SE	5570	4780	3980	3580	3190

MODELO	90	89	88	87	86
500 SEL	6100	5230	4360	3920	3490
560 SEL	8590	7370	6140	5530	4910
300 SL	6500	6200	5830	5080	4320
420 SL	—	—	6400	5500	4680
420 SEC	6890	5910	4920	4440	3940
500 SL	—	—	7050	6080	4800
500 SEC	7310	6260	5220	4700	4180
560 SE	8230	7050	—	—	—
560 SEC	9520	8160	—	—	—

OPEL

MODELO	90	89	88	87	86
Corso City 1.0 3p	670	570	510	430	340
Corso Swing 1.0 3p	720	620	560	480	—
Corso Base, Luxus LS 1.0 3p	—	—	—	—	310
Corso Swing 1.2 3p	790	670	610	520	—
Corso B, Luxus LS 1.2 3p	—	—	—	—	350
Corso Swing 1.2 4p	850	720	650	550	—
Corso Swing 1.2 5p	820	700	630	540	—
Corso GL 1.2 3p	840	720	650	550	—
Corso GL 1.2 4p	890	760	690	590	—
Corso GL 1.2 5p	870	740	670	570	—
Corso B, Luxus LS 1.3 3p	—	—	—	—	390
Corso GL 1.3 3p	870	750	670	570	—
Corso GL 1.3 4p	920	790	710	600	—
Corso GL 1.3 5p	900	770	690	580	—
Corso SR y GT 1.3	880	760	680	570	430
Corso Swing 1.5 D 3p	820	700	640	490	—
Corso Swing 1.5 TD 5p	900	770	660	—	—
Corso Swing 1.5 D 4p	880	750	680	530	—
Corso Swing 1.5 TD 4p	960	810	690	—	—
Corso Swing 1.5 D 5p	860	730	660	510	—
Corso Swing 1.5 TD 5p	930	790	670	—	—
Corso GSI 1.6 SE	1070	920	780	—	—
Kadett Top 1.6 3p	—	—	890	—	—
Kadett 1.6 GT 3p	1170	1010	—	—	—
Kadett 1.6 GSI 3p	—	—	—	—	650
Kadett 1.8 GT 3p	1240	1080	—	—	—
Kadett 2.0 GSI 3p	1460	1250	1130	1030	—
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	980	860	770	600
Kadett GL 1.6 S 4p	1190	1020	920	820	660
Kadett GL 1.6 S 5p	1170	1000	900	800	650
Kadett GT 1.8 4p	1320	1130	1020	910	740
Kadett GSI 2.0 1.5p	1520	1300	1170	1040	840
Kadett LS 1.5 TD 4p	1210	1020	920	710	—
Kadett LS 1.7 D 4p	1090	900	—	—	—

MODELO	90	89	88	87	86
Kadett LS 1.5 TD 5p	1200	1010	910	710	—
Kadett City 1.7 D 5p	1090	880	—	—	—
Kadett LS 1.7 D 5p	1050	900	—	—	—
Kadett LS 1.6 D	—	—	840	720	580
Kadett Caravan LS 1.6S	1200	1030	920	820	—
Kadett Caravan LS 1.5TD	1300	1100	1000	810	—
Kadett Caravan LS 1.7 D	1300	1100	1000	810	—
Ascona 1.600 S	—	—	650	490	420
Ascona 1.800 E	—	—	—	—	520
Ascona GT 1.8 2p	—	—	—	—	590
Ascona GLS 2.0 14p	—	—	880	750	—
Ascona GLS 2.0 15p	—	—	910	770	—
Ascona GT 2.0 12p	—	—	830	700	—
Ascona GT 2.0 15p	—	—	880	750	—
Ascona D Berlina	—	—	—	—	440
Ascona LS 1.6 D	—	—	810	690	—
Merita Coupé 200	—	—	1050	860	670
Rekord CD 2.2i	—	—	—	—	650
Rekord Berlina D	—	—	—	—	440
Rekord CD 2.3 D Turbo	—	—	—	—	660
Vectra GL 1.6 S 4p	1270	1070	—	—	—
Vectra GL 1.7 D 4p	1380	1180	—	—	—
Vectra GL 4x4 2.0 14p	1980	1680	—	—	—
Vectra GLS 2.0 14p	1510	1280	—	—	—
Vectra CD 2.0 14p	1720	1460	—	—	—
Vectra GT 2.0 14p	1660	1400	—	—	—
Vectra 3000 2.0 14p	2200	1860	—	—	—
Vectra GL 1.6 S 5p	1320	1120	—	—	—
Vectra GL 1.7 D 5p	1440	1220	—	—	—
Vectra GLS 2.0 15p	1570	1330	—	—	—
Vectra CD 2.0 15p	1780	1500	—	—	—
Vectra GT 2.0 15p	1710	1450	—	—	—
Omega GL 2.0 i	1530	1290	1180	1000	—
Omega GL 2.3 TD	1740	1480	1330	1090	—
Omega GLS 2.0 i	1770	1520	1360	1160	—
Omega GLS 2.3 TD	1850	1600	1450	1120	—
Omega CD 2.0 i	1920	1630	1430	1260	—
Omega CD 2.3 TD	1980	1660	1500	1160	—
Omega 3.0 i	2470	2090	1930	1640	—
Omega Diamond	1820	1550	—	—	—
Omega Caravan GL 2.0 i	1590	1380	1150	—	—
Omega Caravan GL 2.3 TD	1790	1530	1300	—	—
Senator 3.0	2310	1950	1780	1520	1220
Senator 3.0 CD	2620	2210	2010	1720	1380
Merita GSE	—	—	—	790	630

PEUGEOT

MODELO	90	89	88	87	86
205 Junior 3p	690	850	—	—	—
205 XL	710	830	580	490	380

MODELO	90	89	88	87	86
R-19 GTD 5p	1160	990	840	—	—
R-19 GTD 3p DA	1210	1020	870	—	—
R-21 TS	1230	1040	870	—	—
R-21 GTS	1380	1170	970	870	740
R-21 TXE	1710	1450	1210	1080	920
R-21 GTX	1470	1240	1040	—	—
R-21 TXI	1820	—	—	—	—
R-21 2 L Turbo	2340	1980	1650	—	—
R-21 GTD	1480	1250	1040	930	800
R-21 Turbo D	1660	1400	1170	—	—
R-21 Turbo DX	1760	1490	1250	—	—
R-21 Nevada GTS	1530	1290	1080	960	820
R-21 Nevada TXE	1750	1480	1240	1100	940
R-21 Nevada TXE Fam.	1820	1540	1290	1150	980
R-21 Nevada GTD	1670	1410	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
R-25 TXI	2320	1970	—	—	—
R-25 V6 i	2730	2320	2090	1860	1590
R-25 V6 Turbo	3760	3150	2680	2560	2190
R-25 GTD	1470	1180	1080	940	810
R-25 Turbo D	2290	1960	1760	1570	1340
Espace GTS	2000	1700	—	—	—
Espace TSE	—	—	1620	1380	1010
Espace TXE	2400	2050	1850	1570	1140
Espace TXE Quadra	2650	2280	—	—	—
Espace Turbo D	2200	1870	1670	1280	960
Espace Turbo DX	2470	2140	1890	1470	1080
Alpine V6 Turbo	5350	4600	4100	3490	—

MODELO	90	89	88	87	86
216 S	970	810	760	—	—
216 Sprint	1010	850	750	—	—
216 SE 17i	1130	1000	870	740	630
216 Vitesse	1260	1100	960	830	730
214 S	1200	—	—	—	—
214 GS i	1300	—	—	—	—
216 SS	1500	—	—	—	—
2400 TD	—	—	—	—	570
2600 S	—	—	—	—	570
3500 Vitesse	—	—	—	—	790
Vender plus EF	—	—	—	—	840
820 SI	2220	1900	1600	1400	—
827 Sterling	2900	2500	2100	1800	—
827 Vitesse	2900	2500	2100	—	—
Metro 1.0	—	—	—	360	290
Metro 1.3	700	600	520	470	380
Metro MG	850	700	650	510	410
Metro 4p	800	700	600	510	—
Maestro 1.6	—	—	—	—	450
Maestro ER 2.0	1150	1000	850	720	590
Montego Mayfair	—	—	—	830	720
Montego 1.6 SL	1000	900	—	—	—
Montego EF 2.0	—	—	1000	900	—
Montego GSI 2.0	1250	1100	—	—	—
Montego GT 2.0	1350	1200	—	—	—
Montego Estate 2.0 GT	1350	1200	1000	900	—
Montego DSL Turbo	1250	1100	—	—	—

MODELO	90	89	88	87	86
Panda 40	—	—	—	300	230
Panda Sprint	—	—	—	—	290
Marbella L y Playa	—	—	450	380	—
Marbella Special y Junior	580	470	400	—	—
Marbella XL	630	540	460	—	—
Marbella GL	630	540	460	—	—
Marbella GLX	680	570	480	—	—
Ronda GLP 1.5	—	—	—	—	380

MODELO	90	89	88	87	86
Ronda CLXP 1.5	—	—	—	—	380
Ronda LD	—	—	—	—	280
Ronda GLD	—	—	—	—	290
Ibiza Disc. Str. y Spc. 0.9	630	530	490	420	360
Ibiza GL 3p	790	670	610	510	330
Ibiza XL 1.2 3p	790	670	610	510	330
Ibiza GLX 1.2 3p	880	740	680	580	400
Ibiza Del Sol	—	—	610	510	410
Ibiza Disc. Spc. 1.5 3p	760	640	540	—	—
Ibiza XL 1.5 3p	850	720	650	560	390
Ibiza GL	—	—	620	530	420
Ibiza Crono 1.5 3p	—	—	620	530	420
Ibiza GLX 1.5 3p	940	800	730	610	440
Ibiza SXI 1.5 3p	1020	860	780	—	—
Ibiza Disc. Spc. Str 0.9 5p	680	580	520	440	360
Ibiza Disc. Spc. Str 1.2 5p	750	630	570	480	—
Ibiza L 1.2 5p	—	—	620	530	—
Ibiza GL 1.2 5p	840	710	650	550	—
Ibiza GLX 1.2 5p	930	790	720	610	—
Ibiza GL 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 Bnisa	—	—	610	490	390
Malaga GLX 1.5	820	700	630	530	410
Malaga 1.5 Inyección	940	800	720	610	470
Malaga Touring D	790	670	—	—	—
Malaga LD	—	—	570	430	330
Malaga GLD	—	—	600	470	370
Malaga GLX D	900	770	—	—	—

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

MODELO	90	89	88	87	86
Polo Bunny 1.0	680	580	530	400	300
Polo 40 C	—	—	—	—	270
Polo C Oxford	—	—	—	—	280
Polo 45 C	730	630	560	420	340
Polo Fox 1.0	730	630	560	420	340
Polo 55 CL	800	680	620	480	360
Polo Fox 1.3	800	680	620	480	360
Polo Classic C 1.3	730	620	570	420	330
Polo Classic CL 1.3	830	710	640	480	380
Polo Classic Bel Air	770	650	—	—	—
Polo Fox Diesel	840	710	600	—	—
Polo Classic CL D	870	740	670	520	—
Polo Coupé CL 1.0	730	630	540	—	—
Polo Coupé CL	820	700	590	—	—
Polo Coupé GT 55 cv	870	750	640	—	—
Polo Coupé GT 75 cv	920	800	690	—	—
Golf Sprinter 2 p	1120	950	—	—	—
Golf Sprinter 4 p	1180	1000	—	—	—
Golf GL 75 cv 2 p	1190	1020	920	780	590

MODELO	90	89	88	87	86
Golf CL 75 cv 4 p	1270	1080	920	—	—
Golf CL 90 cv 2 p	1350	1150	1040	870	670
Golf CL 90 cv 4 p	1420	1220	1040	—	—
Golf GTI 112 cv 2 p	1440	1240	1110	940	730
Golf GTI 112 cv 4 p	1500	1300	1170	990	750
Golf GTI 16 v 2 p	1650	1410	1270	1070	860
Golf GTI 16 v 4 p	1730	1480	1330	1120	900
Golf CL D 2 p	1180	1000	900	690	540
Golf CL D 4 p	1250	1060	960	740	560
Golf GTD 2 p	1390	1180	1060	820	630
Golf GTD 4 p	1460	1240	1120	850	660
Golf Cabrio GLI	1520	1300	1170	990	800
Golf Cabrio Quattro	1700	1450	1300	1100	900
Jetta CL 75 cv	1040	880	750	—	—
Jetta CL 90 cv	1150	970	820	—	—
Jetta GT	1490	1260	1090	930	700
Jetta CLD	1210	1020	870	—	—
Jetta CL TD	1210	1030	880	—	—
Passat 1.8 C.I.	—	—	650	510	420
Passat 2.0 GLS	—	—	810	690	—
Passat 1.6 CLD	—	—	—	500	420
Passat 1.6 CL D Turbo	—	—	670	570	—
Passat Variant 1.6 GL TD	—	—	—	500	—
Passat CL 90 cv	1270	1080	920	—	—
Passat GL 90 cv	1500	1270	1080	—	—
Passat GL 112 cv	1700	1450	1230	—	—
Passat GT 16 v	1800	1530	1300	—	—
Passat CL TD	1480	1260	1080	—	—
Passat Variant CL 90 cv	1400	1180	1000	—	—
Passat Variant GL 112 cv	1680	1420	1210	—	—
Passat Variant TD	1500	1360	1150	—	—
Corrado 16 v	2300	1940	1650	—	—
Corrado G 1.8	2840	2240	1900	—	—
Santana LX 1.8	—	—	570	480	—
Santana GL 1.8	—	—	550	460	—
Santana GLX 1.8	—	—	630	480	—
Santana GT	1250	1070	960	810	680
Solero GTX	1450	1230	1110	940	750
Solero GT 16V	1430	1220	1040	—	—

MODELO	90	89	88	87	86
244 GL	1890	1450	1260	1070	860
244 GLT	1950	1650	1500	1350	—
244 GLD	1510	1320	1180	890	710
245 GL	1540	1350	1220	930	750
245 GLD	1640	1410	1260	980	790
340 DL	—	—	900	770	640
340 GL	1280	1090	990	840	760
340 Plus	1370	1190	—	—	—
340 GLD	—	—	1040	880	770
360 GLE	1580	1420	1230	1080	850
360 GLT	1520	1370	1180	1030	850
440 GL	1470	—	—	—	—
440 GT	1890	1620	—	—	—
440 GLE	1890	1620	—	—	—
440 Turbo	2100	1820	—	—	—
440 GL	1800	—	—	—	—
460 GLE	1950	1770	—	—	—
460 Turbo	2150	1970	—	—	—
480 ES	2180	1850	1670	1510	—
480 ES Turbo	2470	2100	1970	—	—
740 GL	1700	1530	1300	1070	860
740 Master	2100	—	—	—	—
740 2.0	2100	—	—	—	—
740 GLE	2080	1880	1640	1350	1080
740 GLI	—	—	1570	1320	—
740 200 cv	3500	—	—	—	—
740 GLD	1620	1440	1230	1080	850
740 Turbo Diesel	2180	2080	1640	1410	1120
740 Turbo Intercooler	2250	2100	1620	1380	1090
740 Master	2050	—	—	—	—
745 GLE	2000	1870	1590	1350	1080
745 Turbo Diesel	2150	1970	1550	1370	970
745 Turbo Intercooler	2120	1940	1620	1380	1090
760 GLE	2890	2610	2180	1880	1490
760 Turbo Diesel	3020	2700	2310	1950	1570
760 Turbo Intercooler	3150	2840	2390	2050	1620
780	4510	4050	3440	2920	—

MODELO	90	89	88	87	86
PRELUDE 2.0A WS	2600	2200	1800	1500	—
Civic CRX 1.6 i 16V	1950	1650	1500	1270	—
Accord 2.0 i 16V	2300	1950	1780	1500	—

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

Valderribas Motor S. A.
C. Valderribas, 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

Jeep Cherokee Laredo, nuevo, a matricular 3.300.000
Nissan Patrol Top-Line, 6 c TD., 90 2.600.000
Opel Vectra GT, 4p., A.A., D.A., etc, 89 1.850.000
Suzuki Vitara, 2l, 8.000 km., 91 1.290.000
Mercedes 190 2.3 16V, full equip, 86 3.350.000
Fiat Tipo 1.6 DGT, 89 1.200.000
Range Rover, A.A. 1.025.000

Abrimos sábados tarde : Jomings mañana

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

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.

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

BENEFICIESE! Nueva bajada de aranceles, conozca los trámites para importar toda clase de vehículos y motocicletas, incluímos 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.

PEUGEOT 205 GLD, cinco puertas, rojo, BHK, primera mano, poco usado, 500.000 ptas. Teléfono (93) 784 06 40.

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

F. TOME, S. A. Opel Ascona 2.0 GT, año 87, con aire acondicionado, garantía 18 meses, por 890.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/15.

F. TOME, S. A. Peugeot 405 SRI, año 88, con aire acondicionado, garantía de 18 meses, por

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

F. TOME, S. A. Renault 21 TXE, con todos los extras, año 87, con garantía 18 meses, por 1.175.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/15.

F. TOME, S. A. Polo Coupé GT, año 89, garantía 2

cos kilómetros, y garantía de 2 años, por 875.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.

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

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

F. TOME, S. A. Renault 11 Broadway, con 18 meses garantía, 725.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.

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

SEAT **F. Tomé**

VEHICULOS DE OCASION DE MANOS DE UN AMIGO

GARANTIA TOTAL ESCRITA

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

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

F. TOME, S. A. Seat Ibiza SXI, año 89, con garantía de 2 años, por 950.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.

F. TOME, S. A. Opel Kadett CSI, año 85, con garantía, por 890.000 ptas.

años, por 775.000 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 750.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.

F. TOME, S. A. Citroën AX Sport, año 90, con po-

RETROVISOR Zanetti

¡Elimina el ángulo muerto!

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

comercial CHAS
Avda. Alfonso Molina, 56
Tlf. 1501 73 - 15008 LA CORUÑA

Necesitamos distribuidores en todas las provincias.

C.A.N.S.A.

SUZUKI OUTBOARDS

VISITENOS, ENCONTRARA:

- Ofertas automoviles nuevos.
- Especialidad: VW, Audi, BMW, Mercedes.
- Automoviles ocasion revisados, con garantía.

NAUTICA

- Ofertas todas marcas.
- Suzuki, ventas y servicio.
- Remolques: MPA, Satélite todo tipo de embarcaciones y motos aguas.
- Ofertas especiales: neumáticas, regalo seguro.

«FINANCIACION 12 MESES SIN ENTRADA»

C/ AZCONA, 62. PARKING INTERIOR

MADRID TEL: 2 55 66 21 2 55 66 22 2 56 17 17

- 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.
- TOYOTA CELICA ENTREGA INMEDIATA

IMPORT-DIR S.A.

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



TALLERES EMILIO ARENAS S.A.

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

SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO

PIONEER

SERVICIO ASISTENCIA TECNICA-RECAMBIO ORIGINAL
INSTALACION SONIDO DE AUTOMOVIL Y ALARMAS

MERCEDES 280 SEL, chasis 116, año 1980, full equipo, piel, 975.000 ptas. Teléfono (91) 577 30 10.

HONDA NSX, nuevo (estreno), 9.800.000 ptas.

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

TRIUMPH Spitfire 1.500, rojo, tres capotas, perfecto estado, 1.500.000 ptas. Tel. (95) 464 11 49.

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

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 única, Porsche 911 Carrera, particular, B-IV, full equipo, impecable, 3.850.000 ptas. Teléfono (93) 459 34 59. Horario de oficina.

SE VENDE BMW Z1, color rojo, sin estrenar, 7.500.000 ptas. Tel. (952) 62 16 12.

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

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

¡ANUNCIESE HOY!

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Nobilias, 39
Madrid-28037

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

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos _____

Domicilio _____

Teléfono _____

Firma _____



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

EMPRESA
RECOMENDADA

ESTA SEMANA

Marca y modelo	Año	Color	Km.	Precio	Marca y modelo	Año	Color	Km.	Precio
Alfa Romeo Giulietta	85	Rojo	50.000	696.000	Ford Orion 1.4	88	Rojo	43.000	790.000
Alfa Romeo 33 Red	90	Rojo	15.000	1.050.000	Ford Orion 1.6 G i	91	Blanco	11.000	1.575.000
Alfa Romeo 33 1.3	88	Gris	32.000	780.000	Ford Orion 1.8 D Ghia	90	Blanco	24.000	1.180.000
Alfa Romeo 33 1.5 A.A.	86	Champán	23.000	970.000	Ford Sierra 2.0i A.A.	88	Blanco	34.000	1.575.000
Alfa Romeo 75 Evoluzione	87	Rojo	43.000	1.750.000	Ford Sierra 2.0i S.F.E.	90	Blanco	27.000	1.825.000
Alfa Romeo 75 1.8i A.A.	90	Blanco	23.000	1.575.000	Ford Sierra 2.0i S.F.E. 3V	91	Blanco	19.000	1.975.000
Alfa 164 3.0 V6 F.E.	91	Gris	13.000	2.900.000	Ford Sierra XR4i 4	91	Blanco	10.000	2.390.000
BMW 520i 24V, cuero, F.E.	91	Burdeos	21.000	3.450.000	Ford Sierra Cosworth F.E.	89	Gris	32.000	2.350.000
BMW 728i F.E.	83	Gris	76.000	1.350.000	Ford Scorpio 2.0 ABS, A.A.	88	Gris	36.000	2.350.000
BMW 750i A.A., F.E.	89	Azul	43.000	6.750.000	Ford Scorpio 2.9 G.F.E.	88	Gris	32.000	1.325.000
Citroën AX 14 T2S	88	Gris	32.000	725.000	Fiat Tipo 1.6 DGT	91	Verde	23.000	2.250.000
Citroën AX 14 TRD, 5p	90	Negro	14.000	1.025.000	Lancia Thema 1.6, full	89	Blanco	32.000	645.000
Citroën AX Sport	91	Blanco	18.000	1.075.000	Opel Corsa City	91	Rojo	13.000	1.075.000
Citroën AX Stilo	89	Blanco	28.000	765.000	Opel Corsa 1.4 S	91	Rojo	23.000	1.225.000
Citroën AX GT, A.A.	91	Blanco	17.000	1.190.000	Opel Corsa GSi	88	Rojo	34.000	860.000
Citroën AX GT	90	Blanco	19.000	925.000	Opel Kadett 1.3 GLS	91	Blanco	15.000	1.190.000
Citroën BX Diesel	90	Blanco	32.000	1.325.000	Opel Kadett 1.8 GLS	88	Negro	36.000	1.125.000
Citroën BX 16 TS, A.A.	91	Gris	19.000	1.390.000	Opel Kadett GSi, A.A.	86	Blanco	45.000	1.275.000
Citroën BX GTi 16V, F.E.	90	Gris	28.000	1.075.000	Opel Vectra GT, A.A.	90	Blanco	21.000	1.975.000
Ford Fiesta 1.1 CLX	91	Rojo	6.000	925.000	Opel Vectra CD, F.E.	91	Blanco	15.000	2.175.000
Ford Fiesta 1.1 Shit	89	Gris	27.000	690.000	Peugeot 205 GRD	89	Gris	28.000	1.150.000
Ford Escort 1.6 GT	89	Rojo	21.000	1.050.000	Peugeot 205 GTX	91	Gris	17.000	1.175.000
Ford Escort 1.8 D	90	Blanco	31.000	1.220.000	Peugeot 205 Plus	2 m.	Gris	1.500	1.080.000
Ford Escort XR3i, A.A.	89	Rojo	32.000	1.350.000	Peugeot 309 SR, A.A.	90	Rojo	19.000	1.275.000
Ford Escort XR3i	91	Blanco	19.000	1.375.000					
Ford Escort 1.6 CLX	91	Gris	11.000	1.350.000					

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.

MERCEDES 280 SEL, chasis 116, año 1980, full equip, piel, 975.000 ptas. Teléfono (91) 577 30 10.

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.

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

R-5 comercial, año 1990, 690.000 ptas. Lorenzo. Tel. (91) 323 02 03.

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

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

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

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.

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

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.

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.

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.

PORSCHE 928 S4, full equip, cuero, climatizador, perfecto estado, 40.000 km., 7.900.000 ptas.

FORD Sierra Cosworth, año 90, azul metalizado, techo, asientos Recaro, 2.850.000 ptas. Lorenzo. Tel. (91) 323 02 03.

BMW 530i, full equip, antracita metalizado, cuero, asientos eléctricos, espejos eléctricos, techo eléctrico, llantas, equipo de música Pioneer, instalación de teléfono, impecable, 5.900.000 ptas.

R-CLIO 1.2 RL, 5 puertas, año 91, 30 meses garantía, 965.000 ptas. Tel. (91) 323 02 03. Lorenzo.

PARTICULAR Mercedes 300-D, M-DX, 97.000 kilómetros 1.250.000 ptas, aire, metalizado, servodirección, cierre centralizado, único propietario, a toda prueba o revisión. Noches. Tel. (91) 319 05 69.

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

PARTICULAR Alfa 33 1.7 QV, M-JG, garaje, impecable, Blaupunkt Montreal, altavoces Pioneer. Tel. (91) 895 15 77.

BMW 535i, serie nueva, año 1988, full equip, matriculación nacional, 3.300.000 ptas. Tels. (96) 370 15 12 y 383 23 18.

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.

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

Tardes.

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

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

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

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

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

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

CASTELLO, 98. BMW 325i, full equip, un solo dueño. Total transferido 1.950.000 ptas.

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

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

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. Mercedes 220 SE Coupé, 1965, 2.200.000 ptas.

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 capas, nuevo, rojo, talla 56. 45.000 ptas. Tel. (93) 692 18 24.

DITECNICA

GARANTIA
HASTA 3 Y 7 AÑOS



PONTIAC TRANS SPORT



CHRYSLER VOYAGER



JEEP WRANGLER



JEEP CHEROKEE ABS 190 C.V.



EXPOSICIÓN Y VENTA:
C/ Velazquez, 146
Tfnos.: 564 55 56
564 56 31

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

LA NUEVA LINEA DE ACCESORIOS

SEIM EL DISEÑO DEL LIDER CON LA GARANTIA BBS

PROME

Productos y Métodos, S.A.



4WD 4 x 45 7 x 15



STELLA 6 x 14



MISTRAL 6 x 14

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

LANCIA DEDRA 2000 TURBO

Dominando el Paisaje

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

Sintiendo una potencia controlada electrónicamente por su nuevo dispositi-



DEDRA	1.6 i	1.8 i	2.0 i	2.0 Turbo	Integrale	Turbo D
c.c.	1.581	1.756	1.995	1.995	1.995	1.929
CV	90	110	120	165	180	92



LA DIFERENCIA DE VIAJAR EN LANCIA

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

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

Vagma, s. a.

Lancia-Concesionario

Talleres y Recambios.
Javier Ferrero, 3, 5 y 7
Teléfono: 413 70 13
28002 Madrid

Exposición y Ventas:
López de Hoyos, 62
Teléfonos: 411 67 44-411 68 44

Avda. de los Toreros, 14
Teléfono: 245 72 02
28028 Madrid

R-19 TR, año 1991, 30 meses garantía, 1.160.000 ptas. Tel. (91) 323 02 03. Lorenzo.

R-19 TS, año 1991, 30 meses garantía, 1.180.000 ptas. Tel. (91) 323 02 03. Lorenzo.

BMW Z1, rojo, 10.000 kilómetros, impecable, 5.900.000 ptas.

OPEL Kadett GSi 2.0, 1987, rojo, techo corredizo original, garantizado. Tels. (91) 255 86 21 y 255 86 22.

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.

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-MH, nuevo. Tel. (91) 314 25 26. 21 horas.

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.

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.

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.

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.

BMW 635 CSI, 1987, original español, garantizado, muy buen precio. Tels. (91) 255 86 21 y 255 86 22.

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

GOLF 16V, impecable, rojo, radio, año 90, 1.775.000 ptas. Tel. (91) 461 33 63.

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

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

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

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

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.

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.

MATRA Murena 1.6, particular, impecable, 75.000 km., extras, llantas, techo, alerón. Tel. (945) 22 02 46. Oficina.

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

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

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

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

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.

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

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.

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

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

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

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

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

MERCEDES 190 2.3 16V full, cuero español, 90.000 km, perfecto estado, particular, 3.500.000 ptas. Teléfono (91) 850 54 17.

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

DITECNICA



CADILLAC SEVILLE STS

**GARANTIA
HASTA 3 Y 7 AÑOS**



CHRYSLER LE BARON CABRIO



DAYTONA



CORVETTE ZR-1 COUPE

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

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

VAROSA motors

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



● MITSUBISHI 3000 GT VR4 '92' 305 C.V. TRACCION Y DIRECCION A LAS CUATRO RUEDAS
● MITSUBISHI 3000 GT 223 CV. FULL EQUIPE

MITSUBISHI TOYOTA HONDA MAZDA

SERVICIO GARANTIA RECAMBIOS



● MITSUBISHI ECLIPSE GS '92' ● MITSUBISHI GS TURBO 190CV.
● ECLIPSE GSX TURBO 190 CV TRACCION CUATRO RUEDAS
● TOYOTA CELICA ENTREGA INMEDIATA

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



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



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



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



CADILLAC SEVILLE '92
Full Equip



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



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



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



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

Teo Martin
AUTOMOVILES

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



JEEP CHEROKEE LIMITED '92
190 CV. ABS

TODOS LOS VEHICULOS SALDRAN EQUIPADOS CON TELEFONO
NEC DE REGALO

PROTEGE LA ESTRELLA
DE TU MERCEDES

PATENTADO



EVITE SU ROTURA CON
NUESTRO KIT
ELECTRICO O KIT
MANUAL DE OCULTACION
SISTEMA PATENTADO
INSTALACION RAPIDA

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

DISTRIBUIDOR CANARIAS:
HERAUTO Telf. 928/24.91.54

PRIMER SISTEMA DE OCULTACION
MANUAL O ELECTRICO

ACD AUTO COM. DECA, S.A.

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

MERCEDES 190 E, superdeportivo, suspensión sport, llantas anchas, techo, etc., 1.650.000. Azcona, 62. Tel. (91) 255 86 22.
BMW M-3, 1987, absolutamente todos extras, garantizado 12 meses, 3.200.000 ptas. Tel. (91) 255 86 21/22.

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

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.
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.

CAJA PORTA EQUIPAJES



DISEÑO AERODINAMICO
VARIOS COLORES Y MEDIDAS



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

- Mitsubishi 3000 GT-VR4-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 GTS, nuevos.
- Ferrari F40, nuevo.
- Rolls Royce Corniche, nuevo.
- Porsche 964 turbo, nuevo.

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

PORSCHE 911 Targa Carrera, buen estado. 2.700.000 ptas. Tels. (908) 17 04 71 / (944) 46 39 92.
MERCEDES 280 S, vendido, extras, aire acondicionado. 1.000.000 ptas. Tel. 352 61 01.
BMW 65 CSI 1987 original español, garantizado, muy buen precio. Tels. 255 86 21/22.
HONDA Civic, 1981, muy cuidado, 350.000. Tel. 255 86 21/22.



Automobilbau
SAIER

SAIER IBERICA, S.L.
IMPORTADOR EXCLUSIVO DE
AUTOMOBILBAU SAIER ALEMANIA
OLDTIMER, REPLICAS, DEPORTIVOS,
BUGGY'S



MG-TD5



MERCEDES 380



ALFA-ROMA



PORSCHE SPEEDSTER



CATALINA



S-1

08860-CASTELDEFELS (BARCELONA)
TELS. 93-6360088 Y 6361510
FAX. 93-6650447 Y 6361516

MODELOS ACTUALES: FIAT, COUNTACH, PORSCHE SPEEDSTER, AC-CORRA, M-1, MG, FORD STEETROD, MB-SSK, LOTUS-7, FORD GT-40, BUGATTI-35B. (BUSCAMOS CONCESIONARIOS. P.F. HABLAR CON SR. EHLERT.)



GEMINI
ELETTRONICA

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

**ALARMAS PARA
AUTOMOVILES**

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



PRECIO DE COSTO
Las treinta primeras unidades del Barchetta tendrán un precio de unos 13 millones de pesetas en Italia.

CON EL NUEVO «BARCHETTA» MASERATI VUELVE A LOS 50

Impacto Maserati: una barqueta, un coche de competición sin paliativos, una joya de colección. Es lo último de la marca del Tridente, que vuelve así a los circuitos después de un largo paréntesis.

AÑOS 50. Época dorada del automovilismo deportivo. Maserati goza de un prestigio similar al de Ferrari. Fangio es Campeón del Mundo con el 250-F. Las barquetas (*barchettas* en italiano) corren en Le Mans, Nurburgring, Monza... Maserati encarna el espíritu de la competición en unos años que pasarán a la historia por haber sido testigos de las evoluciones de los más bellos coches de carreras.

AÑOS 90. Maserati forma parte del grupo Fiat (49 por ciento). Alejandro de Tomaso impulsa aún el espíritu del Tridente, pero las carreras son el pasado. Sin embargo, el 14 de diciembre de 1991, aniversario de la fundación de la *Officine Alfieri Maserati Automobili* en 1914, el carismático y sexagenario hombre de negocios italoargentino, hace una presentación inesperada. Se

DE PURA RAZA
El Barchetta es un Maserati de competición, destinado a los circuitos, pero acabará siendo un coche de colección.

**CATEGORÍA
SPORT**

La más pura tradición

La categoría de coches de sport vivo, desde la posguerra, un floreciente período. Lancia, Gordini, Aston Martin, Maserati... animaron con su presencia unas competiciones que dieron lugar al actual Campeonato del Mundo de Prototipos. En aquella categoría, los Maserati lograron numerosas victorias, hasta completar un riquísimo palmarés.

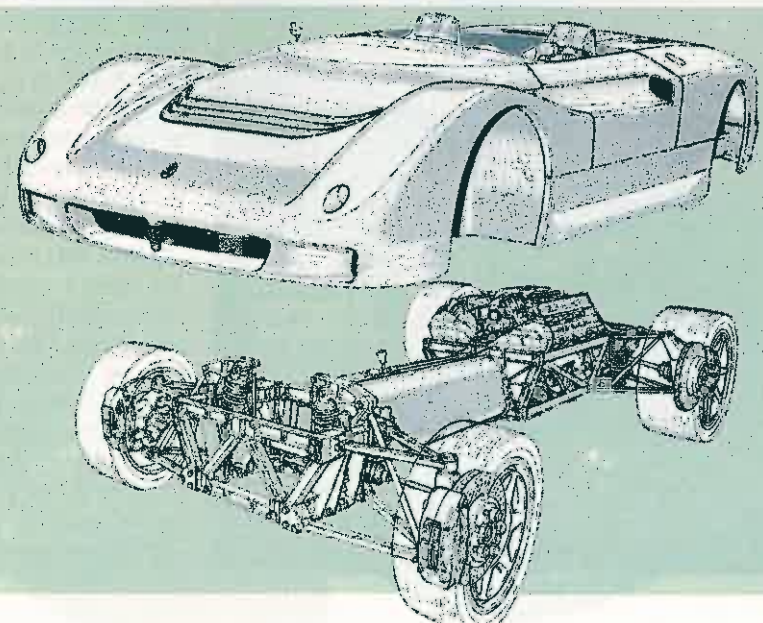
Precisamente con una barqueta volvió Maserati a las carreras en 1946. Tenía un motor de seis cilindros y una carrocería de aluminio, con un peso total de 775 kilos. Alcanzaba 150 kilómetros por hora. Desde entonces, las participaciones de los Maserati en las competiciones de Sport fueron constantes. Los mejores pilotos corrieron de manera privada u oficial con sus coches: Bracco, Ascari, Salvadori, Musso, Behra, Perdiss, los españoles Godia y De Portago (con victorias incluidas), el propio De Tomaso, Moss, Taruffi, Fangio, Vaccarella, Gurney... Fue la época de oro de la marca de Módena. Tras un largo paréntesis, en 1991 se recupera la tradición. El nuevo Maserati Barchetta nace además con la misma vocación de coche de carreras para pilotos privados con que aparecieron los Maserati Sport de los años 40 y 50.

A6GCS 53
Campeón de los dos litros.

300S
Fue de Stirling Moss.

200Si
Carrozado por Fantuzzi.

**LA BASE DEL
CHUBASCO**
Un maserati no nato, el Chubasco, dió origen a la estructura del Barchetta.



trata del «Barchetta», un modelo a producir en serie limitada, cuyo objetivo es el asfalto de los circuitos más famosos. Empieza un nuevo capítulo en la historia de Maserati.

El Barchetta es un coche de carreras, pero, como tal y llamándose Maserati, es un objeto de colección. Sin embargo, aquellos que deseen hacerse con uno, tendrán que participar en el campeonato monomarca que se organizará con el apoyo de Olio Selenia.

TREINTA UNIDADES

Son treinta los Barchetta que están en fase de fabricación. Serán los primeros que participarán en este campeonato monomarca, a inaugurar el 26 de julio en el circuito de Vallelunga. Pero el objetivo es mucho más ambicioso. De Tomaso sueña con que Maserati regrese algún día a ese Campeonato del Mundo de Prototipos, en el que tantos éxitos cosechó. Con Fiat apoyando el proyecto, todo es posible. El grupo italiano pretende resaltar los valores clásicos de sus marcas y, sin duda, las barquetas de competición son el mejor reflejo de lo que fue y debe seguir siendo Maserati.

El acontecimiento en sí es tan notable, que comparte el protagonismo de la noticia con el propio coche.

Se trata de una barqueta diseñada para obtener el máximo rendimiento. Así, se prescinde de todo lo superfluo. Ni siquiera hay un limpiaparabrisas. La carrocería tiene por misión cubrir la mecánica. El peso se reduce al mínimo (775 kilos) y en combinación con un motor de seis cilindros en V (el de dos árboles de levas en cabeza por cada bancada de cilindros, veinticuatro válvulas y dos turbocompresores), las prestaciones han de ser explosivas. Cada uno de los 310 caballos de potencia que desarrolla este motor, tiene que impulsar 2,5 kilos de peso. Es una relación peso/potencia casi un 50 por ciento más favorable que la

del Maserati Shamal, ya de por sí un auténtico dragster en lo que a aceleraciones se refiere.

El Barchetta recupera el esquema estructural del Chubasco. Se basa en un chasis monoviga central, realizado en aluminio y reforzado con materiales compósitos. Se complementa con un subchasis delantero y otro posterior, también en aluminio, que soportan los trenes rodantes y el grupo motor, éste colocado en posición central longitudinal.

Los datos de interés del Barchetta no paran aquí. El cambio es de seis velocidades. Para moldear la carrocería se han utilizado los materiales compósitos y la fibra de carbono. La construcción es conforme a las normas de seguridad de la Federación Internacional, con depósito de combustible anti-deflagrante. Los neumáticos son Michelin, de 235 milímetros de anchura delante y 335 detrás. La cilindrada total del motor es de 1.996 centímetros cúbicos y el régimen de potencia máxima es de 7.200 revoluciones por minuto. La longitud total es de sólo 405 centímetros; la

distancia entre ejes, de 260 centímetros y la altura, de 84 centímetros.

El nuevo Maserati Barchetta tendrá un precio de unos 13 millones de pesetas en Italia. Prácticamente es el precio de costo y los partici-

pantes en el campeonato podrán ir recuperando su inversión a medida que participen en competiciones. Más adelante, el objetivo de Maserati es llegar a producir doscientas unidades.

El Barchetta nos hace pensar en



**CAMPEONATO
MONOMARCA**
El 26 de julio se inaugura el Campeonato en el circuito de Mugello.



AGILIDAD
Las formas del Barchetta hacen adivinar una agilidad como sólo es posible en un coche de carreras. La ligereza, su principal característica, le proporcionará unas prestaciones de primer orden. Es el coche ideal para suceder a las tradicionales fórmulas de promoción.

una nueva Maserati, en una etapa en la que se deben recuperar los valores tradicionales de esta firma, tan ligada desde sus orígenes a la alta competición. Su objetivo es reposicionar el Tridente entre los emblemas de más profundo significado del universo automovilístico.

Alberto Mallo

CHÓFER PROPIO
La idea de la empresa es la de aparentar que, realmente, el chófer está a nuestro servicio y es de confianza.



UN CONDUCTOR PARA SU VEHICULO

CHOFERES DE ALQUILER

Hoy, cualquier persona puede aplacar sus pretensiones de grandeza o alardear de uno de los signos externos de millonario. Por una módica suma, una original empresa pone a su disposición una plantilla de chóferes experimentados y de «buena planta» para que le acompañen en cualquier momento y en cualquier lugar.

EL aparentar puede ser una de las razones de trasfondo, pero lo cierto es que las condiciones de vida actuales, sobre todo en las grandes urbes, han generado nuevas necesidades. Según Rafael Vázquez, administrador de Servichófer «existe un gran número de personas, como ejecutivos, que necesitan un chófer en algún momento, pero no están dispuestos a pagar un sueldo fijo por una persona que sólo necesitan a tiempo parcial, y nosotros intentamos cubrir este vacío». Y desde luego lo consiguen, de eso

no cabe la menor duda. La idea surgió en una cena de amigos hablando precisamente de esta necesidad. Los maridos se quejaban de la dificultad de desarrollar sus actividades profesionales ante la imposibilidad de moverse con su propio vehículo por Madrid, mientras las mujeres presumían de la enorme colección de multas recolectadas cada vez que salían de compras. «Sabíamos -según Rafael Vázquez- que algunas empresas de alquiler de coches ofertaban también servicios de chófer, pero no existía nin-

guna que sólo suministrara conductores. Más tarde, hemos conocido la existencia de compañías similares en Londres y en Nueva York, pero nosotros continuamos siendo los únicos en España».

Con tan sólo un año de antigüedad, Servichófer empieza a ser un negocio fructífero. En la actualidad dispone de una plantilla fija de treinta conductores frente a los cinco de cuando empezaron todos ellos a pleno rendimiento. Las facturaciones mensuales giran en torno a los seis millones de pesetas, y ya han realizado unos diez mil servicios entre clientes que, en el noventa por ciento de los casos, se convierten en usuarios habituales. Un negocio en expansión que a partir del próximo mes de enero contará con dos nuevas delegaciones en Sevilla y Barcelona.

Las tarifas oscilan dependiendo del tipo de contratación. Los días

completos -mínimo ocho horas- el cliente paga 1.500 pesetas la hora. En servicios aislados -de tres a seis horas- la repercusión de los desplazamientos es mayor por lo que se cobra 2.000 pesetas la hora, aunque la modalidad más habitual es contratar por días, semanas o meses completos. En los días festivos y servicios nocturnos se factura un veinte por ciento de recargo. Para garantizar la disponibilidad de conductores, se recomienda avisar a la agencia con veinticuatro horas de anticipación para los servicios urbanos y lo mismo para los interurbanos.

Originalmente, la demanda de este servicio vino de manos, casi exclusivamente, de las grandes empresas multinacionales y ejecutivos para sus quehaceres profesionales, pero la tentación ya ha sucumbido en todos los ámbitos, y cada día es mayor el número de contratos de alquiler para «figurar» en actos públicos de cualquier índole, por parte de caballeros adinerados, ya mayores para conducir pero que siguen manteniendo un vehículo bajo su propiedad, y de señoras que necesitan que las acompañen a realizar diversas gestiones o en su *vía crucis* por las mejores tiendas del barrio de Salamanca, o simplemente un grupo de amigos que pretende disfrutar plenamente de la Nochevieja, y olvidarse de la agobiante tasa de alcohol, y que sea otro el que conduzca.

Otra de las situaciones modelo es la contratación de chóferes para bodas. En estos casos, se hace especial énfasis a la agencia en que

EL HOMBRE

Van uniformados con un convencional traje azul marino, ausente por completo de signos indiscretos que delaten su verdadera procedencia. Con edades en torno a los treinta o cuarenta años, una demostrada experiencia profesional como conductores, y listos para ponerse a los mandos de todo tipo de vehículos, desde un seiscientos a un Rolls Royce. Todos ellos son hombres. En una ocasión se presentó una mujer a las pruebas de selección «pero no dio el nivel deseado». Se les exige un trato de corrección con el cliente y para ello se les adiestra concienzudamente, del mismo modo que las jovencitas de antaño recibían una completa y exquisita preparación para comportarse en sociedad. La recompensa a este esfuerzo

Retrato robot



preliminar vendrá a fin de mes. nóminas de unas 150.000 ó 200.000 pesetas, dependiendo del tipo de servicios -los nocturnos y festivos son los más codiciados porque suponen ingresos extra-. A parte, las propinas, «pero eso -comenta Rafael Vázquez- es un asunto privado entre el chófer y el cliente».

manden a una persona de «buena presencia» por si «tiene que salir en la foto».

Los conductores han pasado por mil y una peripecias. Algunas más agradables que otras. En una ocasión tuvieron que turnarse dos personas para poder seguir la «marcha» de sus clientes, que se pasaron tres días de juerga y sin parar de utilizar el coche por toda la Feria de Sevilla. También recuerdan, especialmente, cuando tuvieron que llevar hasta Suiza a un niño que te-

nía que encontrarse ineludiblemente con sus padres al día siguiente y una huelga del personal aéreo «le dejó en tierra».

El trato es de lo más variado. Aunque la tónica general es la corrección y la educación, no faltan casos en los que los chóferes se las tienen que ver con algún que otro déspota, o en el caso contrario quienes pretenden intimidar demasado. Son los gajes del oficio. ○

Lourdes Bravo



A PLENO RENDIMIENTO
Servichófer, con tan sólo un año de antigüedad, cuenta ya con una plantilla de 30 conductores trabajando continuamente.



PARRILLA DE LUJO
Pocas veces se reúnen en una parrilla tan exigua de tamaño, figuras del automovilismo de la talla de Serviá, Cañellas o Solé.



PEQUEÑAS FIERAS
La competición de kart-cross es una escuela única para hacer manos y todo lo demás. Tomás Puyol, todo un maestro en esta especialidad, se apuntó la «pole» y las dos vueltas más rápidas, encuadrado en el equipo de MOTOR 16. El Go-Pro destacó como un kart tan efectivo como fiable, tanto en sus versiones manuales como automáticas.

EL QUE SABE, SABE
Para Ginés, encuadrado en el team Auto Aventura, es igual pilotar un Suzuki, un UMM, un Land Rover o un Go-Pro. El resultado final es la victoria.

RESISTENCIA KART-CROSS GYB PARA PILOTOS Y PERIODISTAS

TODOS CONTRA TODOS

La fría y nublada mañana madrileña era testigo de una prueba atípica. Una representación de los mejores pilotos nacionales se enfrentaban, formando equipo con periodistas del motor, al volante de los siempre espectaculares kart-cross.

GRACIAS a la iniciativa de Goyo Ybor y «Tiempo de Aventura», se disputó esta segunda prueba kart-cross para pilotos y periodistas. Tras la realizada en Mijas, ésta tenía como escenario el circuito madrileño de Villanueva de la Ca-

ñada y contó con la presencia de pilotos de la talla de José María Serviá, Salvador Cañellas o José María Solé. A ellos se sumaron otros ases de esta especialidad, como Santiago Iriarte o Tomás Puyol para, emparejados con quienes habitualmen-

te cubren las carreras «de verdad», matar un gusanillo que nunca se acaba de morir.

Planteada como una carrera de resistencia, los relevos se sucedieron a ritmo de *sprint*. Las vivas reacciones de estos pequeños monoplazas y el esfuerzo de las expertas manos que requiere su conducción en barro, hacen muy penoso aguantar más de un cuarto de hora controlando la constante cruzada en que se convierte su pilotaje.

Tras un inicial dominio del Climber de «Pepus» Alonso y Salvador Cañellas, la ofensiva de los Go-Pro fue general, copando los primeros puestos hasta el final. Final que vio como ganadores al «todo-terreño» Ginés y su compañero Iriarte.

Salidas de pista, roturas y repostajes mantuvieron en vilo a los presentes, amén del constante «pique» generalizado y amenizado por el buen hacer de todos los pilotos profesionales. Pocas veces puede ver-



VINO Y JAMÓN

La presencia de los mejores pilotos nacionales, tanto en kart-coche, como en camión en su vertiente de campo, hizo que el ambiente fuera de excepción durante la carrera en Villanueva de la Cañada. Los siempre ávidos periodistas se asociaron para la ocasión con los maestros del derrapaje. Todo estaba preparado para disputarse los trofeos y los succulentos premios, potables y comestibles.

se juntos en acción y en tan poco espacio a estos ases del volante, verdaderos maestros de lo que se puede hacer sobre poco más que un motor y cuatro ruedas. Lo cierto es que, el Kart-Cross, es una especialidad por descubrir en España y con excelentes perspectivas. ○

Juan Luis Soto
Fotos: Manuel Andújar

CLASIFICACIONES

1º AUTO AVENTURA	Ginés-Iriarte	Go-Pro	49 vts.
2º SIERRA DE MADRID	Castillas-Goncochea	Go-Pro	49 vts.
3º TIEMPO AVENTURA	Morantes-Mendive	NG Sport	47 vts.
4º AUTOPISTA	Salvador-Serviá	Go-Pro	46 vts.
5º MOTOR 16	Soto-Puyol	Go-Pro	46 vts.
6º LUKE Motorpress	Guerrero-Catalán	NG Sport	37 vts.
7º AUTO H. SPORT	Mansanet-Jiménez	Asturoón	13 vts.
8º AUTO 1	Alonso-Cañellas	Climber	12 vts.
9º AUTO VERDE	Solé-Carreño	Honda	11 vts.

PARIS EL CABO ¡EN MARCHA!

La más larga edición del raid París-Dakar (que ya no va a Dakar, sino a la sudafricana ciudad de El Cabo), se ha puesto en marcha. Coches (143), camiones (101) y motocicletas (99) intentarán superar las dificultades de 26 días de carrera, a lo largo de 12.427 kilómetros, de los cuales 6.701 se-



rán de tramos cronometrados selectivos. En las sucesivas semanas, MOTOR 16 mantendrá puntualmente informados a nuestros lectores

acerca del primer acontecimiento deportivo del próximo año 92, cita obligada a la que no faltarán todos los medios informativos.

PRINCIPALES INSCRITOS		
COCHES		
203	Vatanen-Berglund	Citroën ZX T3
204	Waldgaard-Gallager	Citroën ZX T3
205	Ikx-Lemoine	Citroën ZX T3
206	Lartigue-Destailats	Citroën ZX T3
207	Ambrosino-Quehenec	Citroën ZX T3
208	Servio-Puig	Lada Samara T3
209	Saby-Maimon	Mitsubishi T3
210	Weber-Hiemer	Mitsubishi T3
211	Auriol-Monnet	Mitsubishi T3
212	Fontenay-Musmara	Mitsubishi T3
213	Shimozuka-Magne	Mitsubishi T3
214	Tambay	Range Rover T3
215	Belmondo-Gabby	Nissan Terrano T2
216	Riviere-Mahori	Nissan Terrano T1
218	Verney-Termens	Nissan Terrano T1
220	Tijstermans-Tijster	Toyota 4 R T3
221	Wamborgue-Vantouroux	Toyota VHZJ T2
225	Porcar-Tourinan	Nissan Patrol T3
226	Babler-Ortiz	Nissan Patrol T3
227	Torra-Seiga	Nissan Patrol T3
228	Masduka-Delferrier	Mitsubishi T3
237	Vismara-Fogar	Range Rover T3
240	Regazzoni-Del Prete	Mercedes T3
284	Vila-López	Nissan Patrol T1

MOTOS		
1	Faura	Suzuki Marathon
9	Mandelli	Gilera Silueta
10	Sotelo	Gilera Silueta
11	Medardo	Gilera Proto
12	Picco	Gilera Proto
24	Riba	Yamaha Proto
31	Watanabe	Honda Marathon
64	Kinigardner	Yamaha Silueta
80	Peterhansel	Yamaha Proto
82	Picard	Yamaha Proto
83	Magnaldi	Yamaha Proto
88	De Petri	Yamaha Proto
89	Lalay	Yamaha Proto
90	Mas	Yamaha Proto
91	Cavandoli	Yamaha Proto
92	Orloli	Cagiva Proto
93	Arcarons	Cagiva Proto
94	Laporte	Cagiva Proto
95	Morales	Stalaven Proto
97	Charbonnier	Suzuki Proto
99	Wagner	Suzuki Proto

EL DÍA A DÍA DEL PARIS-EL CABO				
Día	Etapas	Kms Especial	Kms Enlace	Kms
22/XII	Rouen (Prólogo)	130	4	127
23/XII	París-Sete	820	0	820
24/XII	Sete-Misrath (Barco)	0	0	0
25/XII	Misrath (Desembarco)	0	0	0
26/XII	Misrath-Sirte	651	204	225+222
27/XII	Sirte-Sabah	421	375	46
28/XII	Sabah-Waw el Kbir	546	546	0
29/XII	Waw el Kbir-Tumu	520	520	0
30/XII	Tumu-Dirkou	738	738	0
31/XII	Dirkou-N'Guimi	601	601	0
1/I	N'Guimi-N'Djamena	483	425	58
2/I	N'Djamena-Sarth	695	331	240+124
3/I	Sarth-Bouar	560	260	300
4/I	Bouar-Yaounde	660	260	50+350
5/I	Yaounde-Oyem	400	287	113
6/I	Oyem-Franceville	793	619	174
7/I	Franceville-Punta Negra	677	354	323
8/I	Punta Negra	0	0	0
9/I	Punta Negra-Lobito (Travesía)	0	0	0
10/I	Lobito-Namibia	500	150	200+150
11/I	Namibia-Ruacana	517	225	67+225
12/I	Ruacana-Grootfontein	600	280	260+60
13/I	Grootfontein-Gobabis	450	290	160
14/I	Gobabis-Keetmanshoop	600	200	150+250
15/I	Keetmanshoop-Springbok	450	100	250+100
16/I	Springbok-Ciudad del Cabo	611	11	600

PRECIO ANTERIOR 485.000 PTAS.
NUEVO PRECIO 441.400 PTAS.



NSR 125F

IRRESISTIBLES



NSR 125R

PRECIO ANTERIOR 545.000 PTAS.
NUEVO PRECIO 495.000 PTAS.

Motos irresistibles a precios irresistibles.

ACUSTI & PARTNERS



MOTUL con HONDA



EL NUEVO JUGUETE
Carlos Sainz tomó contacto con el nuevo Toyota Celica 4WD en las carreteras del sur de Francia.

**CARLOS SAINZ
PRUEBA EL NUEVO TOYOTA**

UNA DE REYES MAGOS

Atrás quedaban doce meses de trabajo, de pasar por casa para dejar la maleta y recoger otra, de miles de entrevistas, conferencias y actos de relaciones públicas, así como jornadas interminables de entrenamientos y la propia y dura competición. Era la hora de regresar a casa por Navidad, según un famoso anuncio televisivo, propio de estas fechas.

Esteban Delgado
Enviado especial

S IEMPRE me acordaré de la persona, un compañero de colegio, que me descubrió que los Reyes Magos eran los padres. Aún hoy recuerdo su nombre, cuándo y dónde me lo dijo. Fue una desilusión tal..., ¿Has leído mi libro, lo del GT 104 de Scalextric?». Eran las palabras de Carlos Sainz



DE A SOL A SOL
El piloto español no dejó por un momento el habitáculo de su nuevo vehículo.



ÚLTIMOS DETALLES
Las nuevas especificaciones de Toyota le hacen más nervioso y efectivo. Cualquier lugar es bueno para anotarlo.



camino de Barcelona por carretera, después de haber finalizado su primer contacto con el nuevo Toyota Celica 4WD «Carlos Sainz Limited Edition» en la zona habitual de pruebas en el sur de Francia. Unas jornadas que incluso se alargaron un poco más de lo previsto, con el fin de probar «ese poquito más» su nuevo vehículo y acabar de hacerlo a su medida.

Después de la labor de puesta a punto, desarrollada por el belga Marc Duez y el alemán Armin Schwarz en los últimos meses en las carreteras del Montecarlo y del sueco Mikael Ericsson en Kenya, era la hora de que, el primer piloto del Toyota Team Europa, diese su opinión sobre el vehículo con el que la mar-

ca japonesa va a afrontar la temporada 92.

«¿Qué os parece el nuevo coche?, ¿qué impresión os da?», eran las primeras preguntas del Subcampeón del Mundo de Rallyes antes de que pudiésemos lanzar nuestras cuestiones. Aunque desde fuera resultaba difícil apreciar ningún cambio, salvo la nueva carrocería, la instalación de una brida de 38 milímetros en la admisión de aire del turbocompresor, en lugar de los cuarenta milímetros del viejo Celica GT-Four, parecía haber reducido, ostensiblemente, las prestaciones.

OPINIONES

«Cuando tienes un agujero así -comentaba el piloto español juntando los dedos índice y pulgar en forma de cero- no existe otra forma de que entre el aire, a no ser que se te caiga por el camino. Creo que hemos perdido unos 35 caballos, que en un rallye como el de Montecarlo, con una temperatura exterior fría, siguen siendo los mismos a pesar del mayor intercambiador de calor y las entradas de aire».

El nuevo fichaje del equipo Toyota, el finlandés Markku Alen, que lo había estado probando una semana antes, era de la misma opinión.

«¿Qué juguetes os hubiese gustado tener?», preguntaba Carlos después de haber cedido el volante una vez llegados a la Autoroute du So-

PRECIO ANTERIOR 409.000 PTAS.
NUEVO PRECIO 380.000 PTAS.



NX 125

IRRESISTIBLES



CRM 125

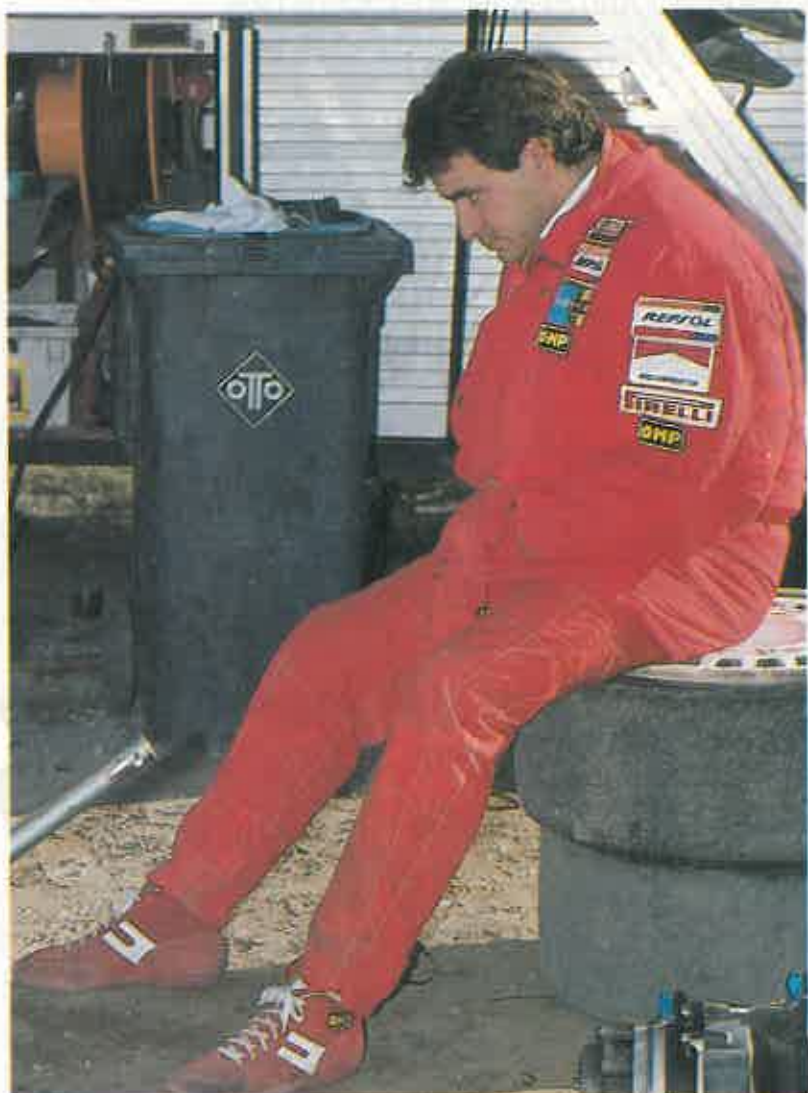
PRECIO ANTERIOR 480.000 PTAS.
NUEVO PRECIO 420.000 PTAS.

Motos irresistibles a precios irresistibles.

AGUSTÍ & PARTNERS



MOTUL con **HONDA**



ATENTO A LA JUGADA
Minucioso y observador, como siempre, el madrileño no perdió detalle.

leil, cansado, tras una jornada en la que, prácticamente, no había parado ni a comer un sandwich y con algunos dolores todavía en su cuello. «A mí el *Cheminova* me encantaba, incluso se podía hacer pólvora. En cambio el *Electro Ele*, lo veías todo fantástico por la tele, y en realidad era poco menos que lograr que una bombilla se encendiese». Ese afán de experimentar de Carlos Sainz sigue presente en su interior. Una vez acabada la Carrera de Campeones, hubiese podido retirarse a descansar durante tres semanas antes de volver a la carga con los entrenos del Montecarlo el día nueve de enero. Un plazo de tiempo en el que hubiese podido «recargar baterías». Pero prefirió desplazarse a Francia, sacrificando citas importantes como la boda de su amigo Jesús Pareja, para no encontrarse con sorpresas desagradables a la hora de tomar la salida.

Con la nueva suspensión en alu-

minio y detalles como los retrovisores en Kevlar, soportes de motor y cambio, chasis auxiliar delantero, puertas y capós en fibra de carbono, el nuevo Toyota Celica 4WD debería llegar sin dificultades a estar en el peso mínimo establecido por



NUEVAS LLANTAS
Ahora Toyota podrá utilizar llantas de 17" en asfalto.

el reglamento. «En toda la temporada hemos estado unos sesenta kilos por encima de nuestros niveles, excepto en Córcega, sin rueda de repuesto y con diez litros de gasolina. Todavía tenemos que trabajar mucho, ya que tenemos mucho cristal. No sabes lo que llega a pesar el portón trasero». De esta forma, retrasando diez centímetros el puesto de conducción, el nuevo modelo dispone de un mejor reparto de pesos entre los dos ejes, habiendo mejorado mucho su comportamiento que, finalmente, ha sido algo más nervioso que el del vehículo precedente.

ELECCION DE RUEDAS

Ese mejor balance hará que las decisiones en la elección de neumáticos resulten más fáciles. Igualmente, en asfalto serán usadas las nuevas llantas de 17 pulgadas, mientras se continuará con las de 15 pulgadas en tierra, por el momento. Carlos Sainz probó todos los tipos de neumáticos puestos a su disposición por la marca Pirelli, tanto en *slick*, como intermedios con clavos y las gomas propias de nieve. Una vuelta tras otra, sin bajarse de su Toyota mientras los mecánicos cambiaban las ruedas.

Finalmente, una vez llegada la noche, el piloto madrileño daba por acabados cuatro días de intenso trabajo. Camino de casa, la conversación derivó a las series de dibujos animados que nos tragábamos años atrás. Fue recordar la serie de «Los autos locos» para que, inmediatamente, nuestro campeón enumerase sin olvidar uno los Barón Richtofen y su perro Patán, la guapa Penélope Glamour, Pedro Bello, los hermanos Macana etc, pero «¿Te acuerdas de aquella serie de *Meteoro* y el *enmascarado*, que siempre le ayudaba sin saber que era su hermano?, ¿y de su coche, de como saltaba?». Sin pedir más a aquellos queridos Reyes Magos de su infancia, que poder estar con ellos unos días, junto a su futura esposa el año que viene, Carlos Sainz seguirá soñando, sin duda, con sentarse al volante del coche de sus sueños de infancia. De esta forma, seguirá haciendo realidad todos sus triunfos en el Campeonato del Mundo de Rallyes.

¡Suerte, Carlos!



ALGUNOS UTILIZAN SU MAZDA 323 PARA ALCANZAR LO MAXIMO.



G. de Mevius, Campeón del Mundo de Rallyes 1991 (Grupo N).

DISPONIBLE EN TODOS LOS CONCESIONARIOS MAZDA* (SIN PEGATINAS).

Tras la victoria absoluta en las 24 Horas de Le Mans, MAZDA ha conseguido otro gran triunfo en una competición automovilística de prestigio internacional. El piloto belga Grégoire de Mevius, con MAZDA 323 4WD GTX, se ha proclamado Campeón del Mundo de Rallyes del Grupo N 1991. Una categoría reservada para coches de serie que, con unas mínimas modificaciones, participan en los Rallyes más duros del Mundial.

Y allí, el MAZDA 323 ha vuelto a demostrar la superioridad de su tecnología, de su fiabilidad, de su resistencia.

Unas cualidades que el MAZDA 323 también demuestra diariamente en la calle, y que usted puede comprobar disfrutando sin sobresaltos la sensación de conducir un coche campeón.

Viviendo diariamente la Auto-Emoción MAZDA.

**En España, disponible en versiones GT y F.*

mazda
AUTOEMOCION

Importador Oficial y Distribuidor General: TECNITRADE AUTOMOCION, S. A. Paseo de la Castellana, 86. 28046 MADRID. Tel. (91) 262 42 35.

JORDI GENE

CARACTER SERENO

En Jordi Gené coinciden muchas cualidades para permitirle llegar a lo más alto del automovilismo. A una depurada técnica al volante, se suma una forma de ser madura, propia de personas de mayor edad que él y un carácter sereno, que le induce a meditar muy bien cada paso que da. Otra cualidad suya es la de tener una enorme humildad, que le hace comportarse como cualquier joven de veinte años.

TRAS un fin de temporada explosivo, Jordi Gené, se ha convertido de pronto en uno de los pilotos más cotizados de la Fórmula 3000. Su rotundo triunfo en Fuji y su segundo puesto en Macao, pruebas que están consideradas como el Mundial de la Fórmula 3, le han puesto en el punto de mira de escuderías tan importantes como Pacific Racing, vencedores en el 91 con Fittipaldi, Forti Corse, Fórmula 3001, etc. Hoy por hoy, prácticamente no hay equipo de Fórmula 3000 que no quiera contar con los servicios del joven piloto español.

Tras su regreso a España de Japón, prácticamente no ha tenido un minuto libre y ha permanecido permanentemente colgado del teléfono. Bien negociando las ofertas que le llegan, o atendiendo a mil y un compromisos. A través de su padre, Esteban, que es un magnífico enlace, hemos podido seguir sus pasos y por fin conseguimos que nos dedicase parte de su poco tiempo. Preparamos una sesión fotográfica, y para desesperación de los

fotógrafos, tras comprobar una y mil veces las luces del estudio y cada uno de los detalles, Jordi Gené no acababa de llegar. Esto fue debido a una persistente niebla en Barajas, que originó que todos los vuelos sufriesen importantes demoras. Por fin, tras algo más de cinco horas de retraso, el joven piloto catalán llegó a Madrid. Comenzamos rápidamente nuestro trabajo, ya que el tiempo se vio reducido considerablemente.

Lograr ese magnífico colofón de final de temporada no ha sido fruto de la casualidad. Es algo que se ha ido fraguando a lo largo del año con un trabajo constante: «Todo el año, en la Fórmula 3 inglesa, ha sido muy difícil. Al principio -continúa- tuvimos un montón de problemas, que no se solucionaron hasta, prácticamente, la mitad del campeonato. Parte de esos problemas fueron de tipo técnico, sobre todo de motor. No cesé de quejarme a Dick Bennets, Director Deportivo de West Surrey, equipo con el que participé, y por fin, cuando me escuchó y pude disponer de un motor competitivo, se demostró que estaba en lo cierto y comenzaron a llegar los buenos resultados». Y tan buenos, desde mitad de temporada hasta el final, Gené subió al podio en la mayoría de las carreras. Pero faltaba un gran resultado, una victoria absoluta, que muchas veces se llegó a tocar y que por fin llegó en el G. P. de Fuji. Al hablar de este resultado

«Gracias al sensacional final de temporada en Oriente, tengo ofertas de los mejores equipos de Fórmula 3000. De todos el que más me gusta es Pacific».



en la cara de Gené aparece una amplia sonrisa, que delata que todo el esfuerzo realizado ha merecido la pena: «Las dos carreras en Oriente han sido muy importantes. La experiencia, además, ha sido muy positiva, nos faltaba un buen resultado y no podía haber llegado en mejor momento. Justo en una carrera en la que estaban los mejores pilotos del mundo de F-3, además de otros de F-3000 y sin olvidarnos de los pilotos japoneses que, en su país, conociéndose los circuitos con los ojos cerrados, son muy rápidos y peligrosos. Lo cierto -prosigue, con un semblante de plena satisfacción- es que todo comenzó a salir bien desde el principio. En la primera sesión de entrenamientos en Macao, sin conocer el circuito, marqué el mejor tiempo y esto me dio muchos

De todas formas, además de las ofertas de equipos japoneses, las mejores escuderías europeas de la especialidad han visto en Gené un valor seguro y se lo disputan. Los más importantes son ingleses e italianos. Le preguntamos a nuestro joven piloto sobre la nacionalidad de sus equipos preferidos y sin dudarle un momento responde rápidamente: «Prefiero los equipos ingleses, al margen de que mi formación en los últimos años haya sido en Inglaterra, los equipos ingleses son mucho más metódicos. Cada vez que se hacen pruebas se toman notas, pienso que son más rigurosos y en definitiva se puede aprender más con uno de ellos».

Lo cierto es que las ofertas le han llovido, mucho más después de su triunfo en Fuji. Ahora viene el inconveniente de deshojar la margarita y analizar que oferta es la más interesante: «Cuando volví de Japón me encontré con una auténtica montaña de faxes -con un semblante muy optimista, prosigue- creo que no faltaba ningún equipo. Lógicamente tengo que aportar una cantidad

so que fuese piloto probador para ellos. Lo aceptaron, lo que para mí fue un gran honor, pero no se pudo materializar porque había un problema de patrocinadores. Yo soy piloto Marlboro, mientras que el de Benetton es Camel». Hablando de patrocinadores, éste sin duda es el asunto más espinoso de los pilotos, Jordi Gené, al respecto, tiene muy clara su opinión: «Tengo la suerte de ser piloto Marlboro desde hace años y esto es muy importante. Si lo haces bien tienes de ellos un buen apoyo, es más, gracias a ellos creo que podré participar en la 3000 el año que viene con ciertas garantías. Además, tengo el apoyo del RACC y de Honda. Por otro lado, para completar el presupuesto, me gustaría contar con patrocinadores de Sabadell, que es donde vivo, en este aspecto no hay nada decidido pero hay contactos con el Banco de Sabadell y el Centro de Cálculo».

Lo cierto es que, hoy por hoy, es nuestra más firme promesa para acceder a la Fórmula 1. Sobre esto, Gené, con la humildad que le caracteriza, responde con una gran serenidad, típica de los campeones: «Sobre este tema puedo decir que voy a poner todo lo que pueda de mi parte, como lo está poniendo otra mucha gente. Lo que espero es no estar sólo y que, en poco tiempo, haya más pilotos españoles. Ahora tenemos más circuitos, además son de gran nivel y existen jóvenes pilotos con un buen futuro».

Al margen de su carrera deportiva, que transcurre principalmente en Inglaterra, Gené sigue muy de cerca la evolución del automovilismo español, que está en crescendo y al respecto muestra un gran optimismo. «Creo que el automovilismo en España está alcanzando un gran nivel, cada año más. Por un lado el Campeonato de Turismos se está revalorizando y hay nuevas fórmulas, como es el caso de la Renault, que van a propiciar que surjan nuevos valores y en poco tiempo hará que a España se la tenga en cuenta en los ámbitos internacionales».

Lo cierto es que España comienza a tener un peso específico, sobre todo ante la FISA, que confía en los organizadores españoles y en el 92 se van a disputar un buen número de carreras internacionales. Al respecto, Jordi Gené no duda en afirmar. «Estos son los frutos que

«El automovilismo español está subiendo y cogiendo un gran nivel. Espero que sirva para que dentro de poco haya más pilotos españoles aspirando a la Fórmula 1.»



ánimos y, lógicamente, afectó a mis rivales».

Lo cierto es que a Gené no le podía haber salido mejor. Después de la carrera de Macao, comenzaron a surgirle ofertas de equipos japoneses de Fórmula 3000: «Nada más acabar en Macao, fue muy curioso. Los responsables de Yokohama me hicieron una suculenta oferta para que me quedara en Japón. Después de Fuji tuve más ofertas, todas ellas muy interesantes pero, lógicamente, me interesa más hacer el Campeonato Intercontinental de Fórmula 3000. Es más fácil que me abra las puertas para acceder a la Fórmula 1. Desde que tengo quince años sueño con llegar a la Fórmula 1 y la mejor manera de hacerlo es pasando por los sitios más difíciles, que es donde más se aprende».

de dinero, pero lo importante es que piensan en mí. Especialmente, hay una oferta que me interesa sobre las demás, la de Pacific. Es el equipo que más garantías me ofrece y con él pienso que pueden ir mejor las cosas. El que vaya con ellos depende de si puedo conseguir a tiempo el presupuesto que me piden y así poder asegurarme un sitio. De todas formas, pienso que muy mal me tendrían que salir las cosas para no correr con ellos el año que viene».

Pero, curiosamente, también ha tenido una oferta del equipo Benetton de Fórmula 1, al respecto, Gené sonríe: «Esto se debió a que en Benetton está Joan Villadelprat, único representante organizativo español en Fórmula 1, que somos prácticamente de la misma ciudad y propu-



EL NÚMERO 1
En el 91 su monoplaça lució el número 1. Esperemos que siga siendo así.

da el tener unos circuitos al máximo nivel y unos organizadores capaces de llevar a cabo las empresas más difíciles. Por supuesto, todo esto contribuirá a que el automovilismo tenga más afición en nuestro país. Espero que pase como ocurrió hace años con las motos, y que haya mucha más afición. La próxima temporada, en concreto, me beneficia que haya dos carreras de Fórmula 3000. Tendré ocasión de correr ante mi afición y ante mis patrocinadores. Me hace mucha ilusión porque hace mucho tiempo que no corro aquí. Además, teniendo a la afición de tu parte siempre tienes ánimos



TRIUNFADORES A FINAL DE AÑO
Jordi Gené venció en Fuji y David Coulthard lo hizo en Macao.

para entregarte todavía un poco más».

La profesión que ha elegido Jordi Gené, le obliga a pasar un buen número de días fuera de casa. A sus veintinueve años de edad seguro que echa de menos compartir los ratos libres con su familia, amigos, etc. «Mi vida transcurre ahora pegada al teléfono. Esto no me preocupa, porque demuestra que estamos en el buen camino y ojalá no pare. Es cierto que tengo muy poco tiempo libre para mí, pero reconozco que debe ser así, y si quiero alcanzar mi meta tengo que sacrificar algunas cosas. Ahora, en estos días de Navidad espero tomarme un pequeño descanso. Lo bueno que tengo es que mi familia comprende que tiene

que ser así y, lo que es mejor, son mis principales colaboradores. Esto es tremendamente importante, y sobre todo te da mucha tranquilidad cuando estás fuera, solo».

Lo cierto es que en Jordi Gené tenemos a nuestra más firme promesa de cara a la Fórmula 1. El lo sabe, pero no se le sube a la cabeza. Tiene una gran madurez, a pesar de su corta edad, y con una gran serenidad y entereza afronta cada paso que da. Siempre pisando fuerte, procurando no equivocarse, porque sabe que son muchos los que aspiran a lo mismo que él, que la competencia es muy dura y la única forma de llegar es no pisar en falso y procurar ser siempre el mejor. ○

Manuel Madrid
Fotos: José A. Díaz/Sutton
Photographic

ACTUACIÓN DECISIVA
Su victoria en Fuji le está abriendo las puertas para acceder con garantías a la Fórmula 3000.



España privilegiada

■ RAS la última reunión de la FISA, se han podido conocer los calendarios de las pruebas que van a componer las diferentes especialidades en el 92. En este sentido, España ha resultado muy favorecida, con la adjudicación de pruebas de todas las especialidades. De esta forma, en Fórmula 1 se disputará una carrera en Barcelona, en Montmeló el 3 de mayo, mientras que Jerez es el primer reserva de la lista, con muchas posibilidades de celebrar el Gran Premio de Europa, ya que probablemente el Gran Premio de Hungría no se celebre. Por lo que res-

pecta al Mundial de Sport Prototipos, el Circuito del Jarama organizará el 17 de mayo una carrera de 500 kilómetros y Jerez el 4 de octubre una de 1.000 kilómetros. El Mundial de Rallyes volverá a pasar por Cataluña del 7 al 12 de noviembre. La Fórmula 3000 también se podrá contemplar en nuestro país. El 21 de junio se celebrará una carrera en Jerez y el 13 de septiembre en Albacete.

Por otro lado, al margen de los calendarios, la FISA ha comunicado que el Mundial de Rallyes de Marcas se compondrá de diez carreras y cuatro suplementarias para el de Pilotos. También ha anunciado que, por motivos de

seguridad, ningún piloto podrá tomar parte en más de diez carreras. Además se creará un grupo de trabajo que se encargará de estudiar todas las formas posibles para reforzar las medidas de seguridad del público. En el Mundial de Sport Prototipos, la FISA exige la inscripción de al menos veinte coches y está estudiando unas penalizaciones económicas, en caso de que algún equipo falte a alguna carrera. En Fórmula 3000 los neumáticos serán monomarca. Para ello existen dos candidatos: Avon y Pirelli. Mientras que la gasolina será única para todos los equipos. Además, en el 93 se pondrá en marcha la Copa FIA de Turismos.

Prost, borrón y cuenta nueva

■ ALAIN Prost ha decidido no seguir adelante con su querrela contra Ferrari por su despido. Después de las fiestas navideñas, a mitad de enero, probará con el Ligier JS 37. Si todo funciona bien, podría quedarse en este equipo con Thierry Boutsen como compañero. En caso contrario, sería Nelson Piquet el sustituto del profesor.



Lotus en la Fórmula

■ LOTUS tiene la intención de participar en el Campeonato Británico de Fórmula 3 en el 92. Para ello utilizarán los nuevos motores Mugen y chasis Reynard; con esta marca de chasis, Lotus hace años que colabora. El equipo tendrá la base en Norfolk y contarán, como piloto, con el belga de 24 años Mikke Van Hool, un hombre experimentado en esta especialidad.

BRM YA HA VUELTO

Se cumplen algo más de quince años desde que BRM desapareció del firmamento de los vehículos de competición. Pero para satisfacción de los viejos aficionados, el retorno de BRM es una realidad. Según el comunicado oficial de la marca, «el BRM P351 Le Mans está diseñado y construido según los más altos niveles técnicos y de calidad, aunque nuestras prestaciones sean claramente inferiores a las de algunos futuros rivales, demostraremos que el talento de un pequeño equipo puede competir con el capital de grandes escuderías». El director técnico del proyecto es Paul Brown, que ha concebido el coche en función del motor BRM de 12 cilindros en V, diseñado por Graham Dale. Su campo de acción será el Mundial de Sport, campeonato para el que presentarán dos unidades por carrera. De momento, el único piloto confirmado es Harri Toivonen.



TRIDENT AL CABO

Sahader Serviñ dio a conocer sus planes con respecto al inminente Paris-El Cabo. Tomará parte con un Lada Samara T-3 y contará para ello con el patrocinio de Trident y de Lada Iberica. El coche que utilizarán, está preparado por Orica y está impulsado por un motor Porsche de 3,6 litros y 315 caballos. En esta carrera, Serviñ estará acompañado por Jaime Puig, un hombre con gran experiencia, y fundamental en las aspiraciones del piloto español.

Adiós a Lancia

■ EN un comunicado sorpresa, Lancia ha decidido retirarse del Mundial de Rallyes de forma oficial. Esto, sin embargo, no supone más que el cambio de concursante, tras delegar su participación en la escudería Martini Racing, a quien transfiere sus pilotos (Juha Kankkunen y Didier Auriol), estando la asistencia técnica y el desarrollo del Lancia Delta Integrale 16V a cargo del Jolly Club. Por ello, a partir de este momento, la gestión deportiva del equipo, diez veces Campeón del Mundo de Rallyes, queda en manos de Claudio Bortoletto. Los efectivos materiales y humanos de Abarth serán empleados en el desarrollo de planes de tecnología avanzada, con aplicación en los vehículos de serie. En otras palabras, lo mismo que el departamento de competición de la marca italiana venía haciendo hasta ahora.

cargados de defender los colores de la marca japonesa, han estado probando neumáticos y diferentes apartados mecánicos con los vehículos que utilizarán en el 92.

Nuevo director deportivo en Ferrari

■ HARVEY Postlethwaite, ha firmado con Ferrari para desempeñar las labores de Director Deportivo, en un época en la que la mítica marca italiana está luchando para salir de la mala situación que atraviesa. Por otro lado, Guido Castelli, Director Técnico de la escudería de Fórmula 1, deja su puesto para volver al Centro Experimental de Fiat.



Baldi un año más estará con el equipo Peugeot

Peugeot en Montmeló

■ PEUGEOT estuvo probando, con gran secreto en el Circuito de Montmeló, nuevas soluciones en sus 905 del Mundial de Sport. Para ello estuvieron presentes sus

pilotos oficiales: Alliot, Dalmás y Baldi. Probaron con dos vehículos: Mientras en uno realizaba pruebas técnicas en el otro simulaban situaciones de carrera, comprobando consumos, comportamiento de neumáticos etc. Lo más destacable es que estuvieron desarrollando un nuevo sistema de suspensiones, que mantienen en el más absoluto secreto. Las pruebas fueron muy satisfactorias, según los responsables del equipo francés. El mejor tiempo, que se realizó a lo largo de los días que estuvieron entrenando, fue de 1.25.800, a escasas centésimas del que obtuvo el piloto inglés Nigel Mansell con motivo del Gran Premio de España de Fórmula 1. Peugeot tiene grandes esperanzas de cara al 92.



Nissan, con Chatriot y Makinen, se prepara para afrontar en el Mundial de Rallyes del 92 un ambicioso programa, que comenzará en Montecarlo.

Primeros ensayos Nissan para el 92

■ EL equipo Nissan que tomará parte en el Mundial de Rallyes con los Sunny GT-R, y más concretamente en el Rallye de Montecarlo, ha comenzado su sesión de pruebas de cara a esta legendaria prueba. Francois Chatriot y Tomi Makinen, pilotos en-



● Nissan va a alinear en el Campeonato de España de Turismos un Skyline. Un modelo que, en otros países europeos, ha demostrado un enorme potencial. El patrocinador principal del equipo será Repsol, mientras que Jesús Pareja es quien tiene más posibilidades de pilotarlo.

● Fondmetal dispondrá en el 92 de los motores Ford Cosworth HB oficiales. Su nuevo Director Técnico es Sergio Rindland, ex-Brabham.

● La Bimota Tesi 1D ha sido elegida como uno de los diez mejores inventos de 1991.

● Christian Fittipaldi, vencedor en el 91 de la Fórmula 3000, será piloto de Fórmula 1 en el 92 con Minardi. Para ello, diferentes empresas brasileñas, aportarán 500 millones de pesetas.

● Como complemento a la información sobre la idea de Renault de crear una escuela de conducción, conviene resaltar que esa escuela ya se ha puesto en marcha sobre la base de una ya existente, la Privilege Fórmula Española, con la que colabora desde hace tiempo Motor 16. A través de esta escuela, Renault piensa situar a un piloto en la F-1. Tendrá el apoyo del fabricante de chasis Alpha y creará un equipo muy competitivo.

Mad Max: Salvajes en Madrid

NO estamos en el año 2020, ni tampoco es esto la película Mad Max, pero los hechos que detallo a continuación sí se refieren a los mismos salvajes de la película, aquellos que utilizan el coche como arma letal frente a seres humanos de su misma especie.

Madrid, un día del mes de noviembre de 1991, calle del Ferrol, de dos direcciones, y como todos los días del año, una larga hilera de vehículos aparcados en doble fila impiden la circulación normal. Se encuentran de frente un coche y una moto. Por el carril que queda libre sólo cabe un vehículo. La moto se echa todo lo que puede a la derecha, pero ya tiene más coches detrás y no puede recular. El coche sí puede, pero alguna misteriosa razón se lo impide, o más claro, simplemente no le da la gana, el instinto salvaje le puede. Los problemas personales, la rabia contenida, los asuntos ajenos al automóvil, se solucionan en muchos casos vía «conducta salvaje», desde la posición cómoda del habitáculo de un automóvil.

El de la moto le increpa y se intercambian algunos insultos. De forma inesperada el conductor del coche arranca y se lleva por delante al motorista con moto incluida. No contento con su increíble maniobra, baja tranquilamente de su automóvil, un Lada, abre el maletero, saca una porra y agradece salvajemente al joven que, tirado en el suelo, toda-

vía no se había podido quitar la moto de encima. Los sorprendidos y confusos espectadores impiden lo peor.

Da miedo pensar que unos cuantos salvajes de este tipo, juntos, podrían convertir el tráfico de las grandes ciudades en una lucha sin cuartel. Circular con casco dentro del coche, protegerlo con grandes defensas tubulares, pintarse la cara como los indios de las películas, almacenar en el maletero un buen surtido de armas destructivas... ¿nos espera este futuro?, ¿sabrán las autoridades detener a tiempo esta oleada de actos salvajes o terminaremos saliendo a la calle vestidos de romano?

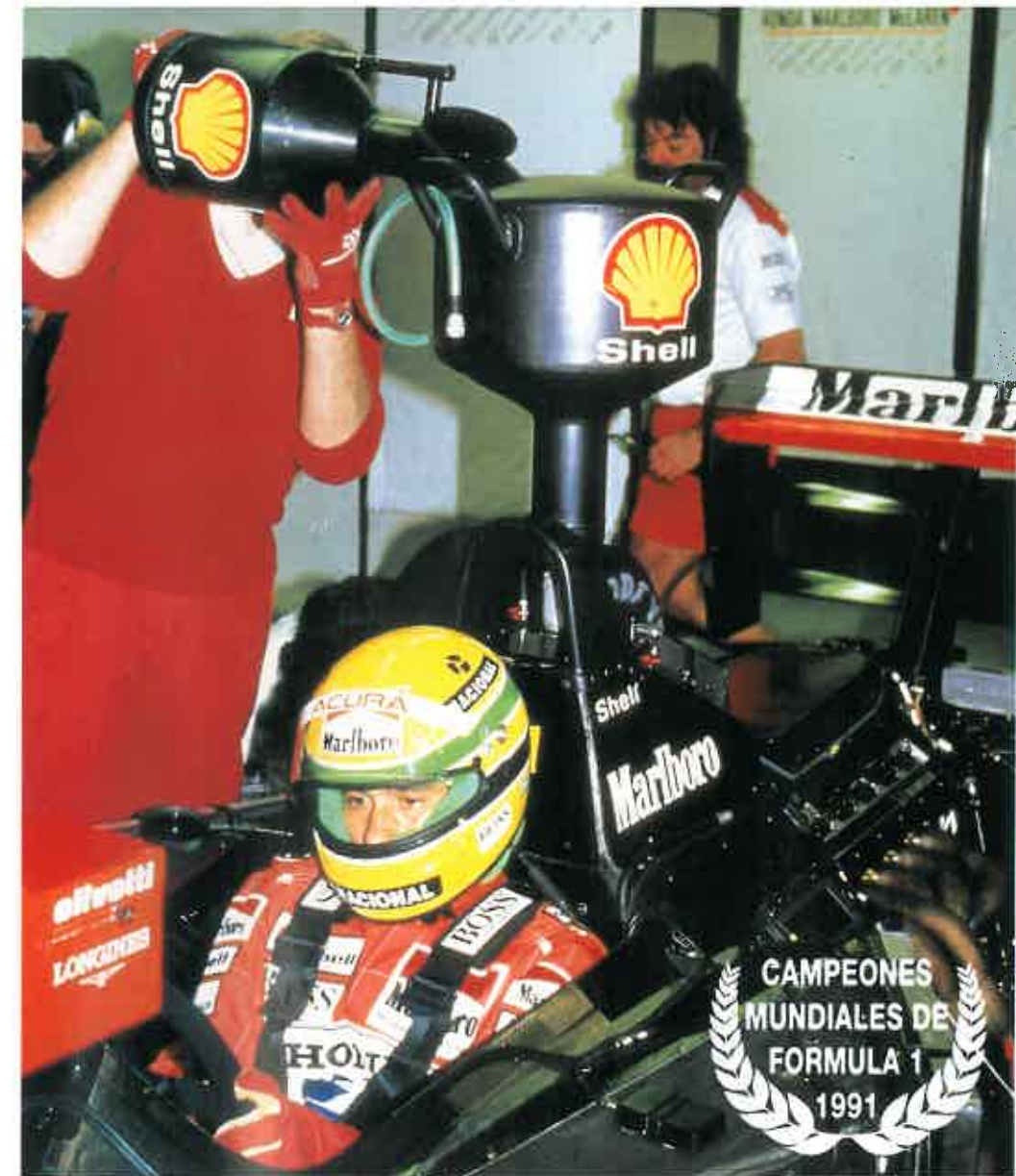
De momento, el aperitivo está servido: un vídeo de Michael Jackson destrozando coches sin que nadie se lo impida, un conductor llevándose impunemente por delante a un motorista al que a continuación «esloma» a palos, atropellos a peatones o ciclistas por parte de conductores que huyen escondiéndose en las sombras de su conciencia, miles de automovilistas que, diariamente, se saltan semáforos en rojo intentando llegar dos minutos antes, a cambio de jugar-se su vida, y la de los demás, en un segundo... El futuro no es muy alentador que digamos.

Quizás los guionistas de la película de Mel Gibson no están tan equivocados. Y si esto sigue así, sólo alcanzo a descubrir un error. Que no tengamos que esperar hasta el 2020 para sufrir una realidad que está a la vuelta de la esquina. ☹

Andrés Más



BALLESTA



Shell Senna

LA FORMULA GANADORA

Desde los comienzos de la Fórmula 1 muchas de las escuderías y pilotos más famosos han utilizado lubricantes Shell. La unión de su pericia con la avanzada tecnología Shell ha dado como resultado 152 victorias en grandes premios y el triunfo en 18 Campeonatos del Mundo. Más del doble que los conseguidos por cualquier otra compañía petrolífera.

En 1991 la historia ha vuelto a repetirse, y un año más Shell con Ayrton Senna y la escudería Honda / Marlboro / McLaren ha vuelto a ganar el Campeonato Mundial de Fórmula 1.

Pero estos triunfos significan mucho más que un logro deportivo. Significan la posibilidad de ensayar nuestros productos en las condiciones de rendimiento más exigentes: allí donde sólo lo mejor vale. Significan poder desarrollar productos cada vez más avanzados tecnológicamente, más seguros y más eficaces para todos los automovilistas.



Para que también su coche gane



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



MOTUL for HONDA

(*) Precios sin matricular

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

Motor 16

SEMANAL

GRUPO

28 de diciembre de 1991

Núm. 427 • 325 ptas.

NUEVO COUPE SEC DE MERCEDES



LANCIA DELTA INTEGRALE
MAS QUE EL
CAMPEON



BAJÓ EL IVA
TODAS LAS OFERTA DEL
MERCADO



00427