

Renault 19 Cabriolet EL MAS VENDIDO SE DESCUBRE



Comparativa V6: Peugeot 605 / Audi 100 2.8
Prueba del Nissan Primera diésel
Fernando Díaz Plaja: El español y su automóvil



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.

ESTA SEMANA



EL NUEVO MINI DE RENAULT

PAG 22



ZAGATO GAVIA

PAG 18



AUDI CONTRA PEUGEOT

PAG 38

92 SOBRE RUEDAS

Dentro de doce meses, cuando hagamos balance del 92, nos gustaría destacar que Carlos Sainz es dos veces Campeón del Mundo, que nuestros "motoristas" han vuelto a alcanzar los laureles mundiales, que la industria ha recuperado totalmente su pulso... Por todo esto, precisamente, brindamos ahora, con el firme deseo de conseguirlo y quien sabe si no habremos adelantado trabajo para el último número del año que ahora comienza. A todos -lectores, anunciantes, fabricantes, colegas e incluso al señor Barrrell- deseamos un 92 sobre ruedas. De corazón.

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



NISSAN PRIMERA DLX

PAG 62

- 6 **PUNTO DE MIRA**
- 10 **SU CASO**
- 12 **A FONDO**
RENAULT 19 TXE CABRIOLET
- 18 **LO ÚLTIMO**
ZAGATO GAVIA
- 22 **NUEVO MINI DE RENAULT**
- 25 **PRECIOS**
COCHES NUEVOS
- 38 **FRENTE A FRENTE**
AUDI 100 2.8E
PEUGEOT 605 SV 3.0
- 48 **A FONDO**
NISSAN PRIMERA DLX 4P
- 55 **MAGAZINE**
- 58 **DEPORTE**
PILOTOS MNUSVÁLIDOS
- 59 **PRECIOS**
VEHÍCULOS USADOS
- 73 **LIBROS**
EL ESPAÑOL Y SU AUTOMÓVIL
- 78 **DEPORTE**
LOS CALENDARIOS DEL 92
- 80 **LOS NUEVOS WILLIAMS-RENAULT**
- 82 **PARÍS- EL CABO**
- 88 **A TODO GAS**

ADRENALINA



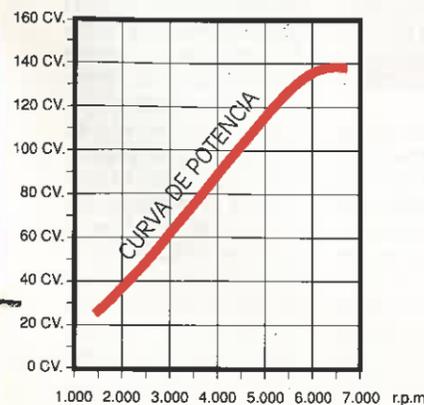
RENAULT 19-16 VALVULAS.

¡LINTAS



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.

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.

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.

CARTA A GORBACHOV

QUERIDO GORBY:

Ahora que te han dejado sin trabajo es cuando más se agradece que los amigos se acuerden de uno. Lo sé por experiencia, porque, «por motivos políticos» como a tí, el **General Franco** nos cerró el negocio (el periódico) en un par de ocasiones. Me apresuro a escribirte y perdona que lo haga desde estas páginas, pero desconozco tu nueva dirección, para ofrecerte una generosa colaboración en **MOTOR 16**. Sabemos que no eres un gran experto en materia automovilística, pero conocemos el dato de que, cuando tenías 15 años, trabajabas en una estación de tractores como ayudante de conductor. Algo es algo, y otros con menos conocimientos han hecho aquí buenos duros, que son algo así como los rublos españoles.

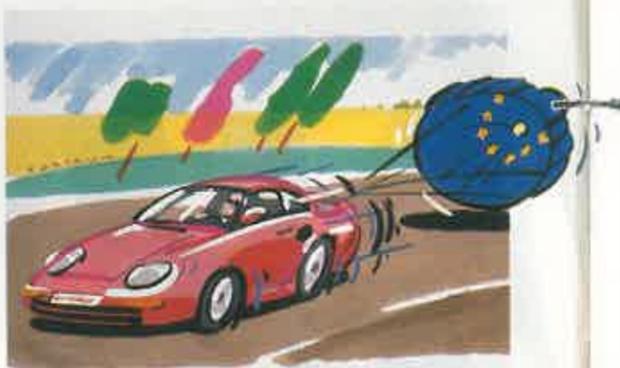
Verás, el primer trabajo podría ser una «toma de contacto» con los dos automóviles que te ha prestado el **Yeltsin** ese, que por estos páramos, por cierto, no nos gusta demasiado. La limusina blindada, marca «Zil», puede dar mucho juego en nuestras páginas, si nos cuentas las experiencias de tus muchos viajes en ella. Detalla bien todos los «extras» que tiene y no te olvides de darnos una referencia aproximada de consumos y velocidades. Estos aspectos les interesan mucho a nuestros lectores. Tampoco estaría mal el «punto de vista femenino» sobre el modelito en cuestión. Aquí **Raisa** podría echarle una buena mano. Para la parte gráfica te sugiero el escenario de la **Plaza Roja**.

Con el otro automóvil, el «Volga» ese para andar por casa, quizás pudieras hacer una prueba en condiciones, si consigues llegar con él a **San Petesburgo**. En este caso nos interesan mucho más los consumos, la velocidad punta y todas esas cosas que te adjunto en el modelo. Tenemos por norma en esta casa y no conviene que lo olvides que las multas las paga cada «probador». Y esto debes de tenerlo muy en cuenta, porque nos da la impresión de que te tienen bastante «filado» por esos pagos.

Espero que cuando, como es costumbre, te acerques al «Kosmos» a comprar las revistas y leas estas líneas, me escribas aceptando la oferta. Me daría mucha alegría. De verdad. Un abrazo:

Félix Lázaro
Editor ejecutivo

P.D. De dinero, para que no te empiecen a llamar «cerdo capitalista», ya hablaremos en otra ocasión.



Reglamento europeo

El comisario europeo para la Competencia, Leon Brittan, ha presentado un nuevo reglamento sobre distribución selectiva que hará más fácil, para los ciudadanos de los Doce, la compra de automóviles nuevos en los países de la CE en los que el precio de venta sea menor. El texto establece que un distribuidor puede asesorar a un cliente en la compra de un coche de otro país y gestionarla en

su nombre, aunque no puede revender coches nuevos comprados en el extranjero. Los intermediarios sólo podrán actuar por mandato escrito del cliente, sin que la publicidad ni las exposiciones den a entender que se trata de una operación de reventa. Los intermediarios tampoco podrán comprar automóviles por sí mismo, ni beneficiarse de otras ofertas que las existentes en el país de adquisición. Si la intermediación es realizada por establecimientos dependientes de una cadena de supermercados, deberá constatarse.



Puertas en la M-30 madrileña

La Dirección General de Tráfico ha comenzado a instalar una treintena de paneles informativos a lo largo de la autopista urbana madrileña M-30.

En esos paneles se colocarán distintas señales de limitación de velocidad variable, según el estado

de la circulación, así como catorce cámaras de circuito cerrado de televisión y varias señales de itinerarios recomendados.

Los objetivos que se buscan con este proyecto son la vigilancia y la información al conductor, que se enmarca en el Plan de Accesos a Madrid -el famoso Plan Felipe- rubricado por el Ministerio de Obras Públicas, la Comunidad Autónoma y el Ayuntamiento.

SEMAFOROS

HOMENAJE A UN COCHECITO

El Aula de Cultura de La Rioja ha resucitado el guión de Rafael Azcona «El Cohecito», la inolvidable película de Pepe Isbert que, a partir de ahora, puede encontrarse en las librerías españolas, con el texto adaptado a su nueva forma literaria. Además, incluye fotografías de secuencias del film.

MONTE DE ESPINOS

De cuestión espinosa califican en el Anfac las apariciones y desapariciones de su presidente. ¡Tan fugaces ellas que algún anónimo perverso le ha calificado como el nuevo «Guerrero del Antianfac»! Por fortuna, la Asociación funciona con normalidad, dirigida por Enrique Laguilhoat.

CARMEN, RICA

Nuestra amiga periodista, colaboradora en esta casa, Carmen Rico Godoy ha batido records con su obra «Como ser mujer y no morir en el intento», del que se han vendido hasta ayer 511.921 ejemplares; su siguiente obra, «Como ser infeliz y disfrutarlo» va por el mismo camino. Carmen, ¿por qué no nos escribes «Como vender coches y no morir en el intento»? Los fabricantes del sector nunca vivirán lo suficiente como para agradecértelo.

Yamaha de cuatro ruedas

El pasado 19 de diciembre fue presentado en Tokyo y Londres el nuevo proyecto de Yamaha Motor Company para fabricar un super deportivo de altas prestaciones. El Yamaha OX99-11, denominación con la que se conoce el coche, hará su aparición en la primavera de 1992 y podría estar a la venta un año más tarde.

Plantar cara a los actuales monstruos de la carretera con más de quinientos caballos no será muy difícil para el nuevo Yamaha, ya que estará equipado con los últimos avances tecnológicos y dispondrá de la poderosa mecánica V12 que ha sido utilizada en Fórmula 1.

Este motor atmosférico, de 3.498 centímetros cúbicos, utiliza cinco válvulas por cilindro y recurre a la inyección electrónica más sofisticada. No es d e

extrañar que su potencia pueda llegar a superar los 600 caballos, aunque todavía no ha sido comunicada oficialmente. De esta forma, el nuevo Yamaha podrá superar sin ninguna dificultad los 300 kilómetros por hora después de engranar cada una de sus seis marchas.

Otra de las características de este nuevo deportivo de Yamaha es el chasis monocasco que está construido, íntegramente, en fibra de carbono y fue elegido por la marca por su ligereza, rigidez y seguridad ante posibles impactos. Para obtener la mayor estabilidad se ha recurrido a unas geometrías de suspensiones independientes en las cuatro ruedas, con triángulos dobles y se han montado unos neumáticos de gran anchura (245/40 ZR los delanteros y 315/35 ZR los traseros) sobre llantas de aleación de 17 pulgadas de diámetro.

Para alige-



Demasiados coches sin seguro

ASI seiscientos mil vehículos circulan en España sin el seguro obligatorio, según ha denunciado la Confederación Española de Talleres de Reparación (CETRAA), cifra que se deduce de la diferencia existente entre las pólizas emitidas por las compañías aseguradoras y el número de vehículos matriculados por Tráfico. CETRAA ha advertido a sus



afiliados que antes de probar coches reparados comprueben que están asegurados.



DESDE PARIS
EDOUARD SEIDLER

CITROËN quiere motivar a los compradores jóvenes, aprovechando su participación en el Raid París-El Cabo. En todos los concesionarios se exhibirán vídeos con imágenes de la carrera y una serie limitada del ZX, que, con los colores del coche de competición (amarillo), será ofrecida

próximamente, con el motor 1.360.

Tras 24 años de ausencia, Renault regresa a Brasil vendiendo 3.000 unidades del R-19. En el futuro, se incrementarán a 8.000 unidades, con los modelos R-21 y Nevada, importados desde Argentina. La marca francesa comprará componentes entre los suministradores brasileños.

El balance comercial durante los primeros diez meses del año 91 ha sido

positivo en 29.000 millones de francos, gracias al crecimiento de las exportaciones de componentes de automoción. Por primera vez, Peugeot ha vendido más que Renault, en el pasado mes de noviembre. La marca del león ha alcanzado 41.000 unidades, mientras que la del rombo ha tenido que conformarse con 38.000. Durante los once meses transcurridos del año, Renault alcanzó una penetración del 26,6 por ciento.



Llega el Vitara cinco puertas

En estos días se ha puesto a la venta el nuevo Vitara cinco puertas.

Importado de Japón, el nuevo Suzuki es ahora 41 centímetros más largo y cuenta con importantes mejoras en su equipamiento, ahora viene de serie el aire acondicionado, la dirección asistida y los elevavinas eléctricos, además del cierre centralizado.

La capacidad del depósito de combustible, uno de los anteriores puntos débiles, se ha incrementa-

drán sobrepasar los 50 kilómetros por hora, según un bando del Ayuntamiento de la ciudad que constituye la primera, de un conjunto de medidas, que aplicará ese consistorio durante 1992 para mejorar la seguridad vial.

Hasta ahora la velocidad máxima autorizada era de 60 kilómetros por hora y la nueva normativa tiene una excepción, ya que en los cinturones se podrá circular hasta los 80 kilómetros por hora.

El principal objetivo de esta medida, según el Ayuntamiento, es reducir el índice de siniestralidad, ya que desde enero hasta septiembre de 1991 se han registrado 11.104 accidentes de tráfico que han causado 87 víctimas mortales.

Barcelona: tráfico olímpico

El Ayuntamiento de Barcelona está ensayando un sistema electrónico para restringir el paso de vehículos en ciertas zonas. Este sistema consiste en colocar en determinados automóviles un emisor similar en tamaño a una alarma electrónica, que emite una señal que capta un detector que identifica al coche y un panel, una barrera u otro dispositivo niegan o franquean el paso del automóvil en cuestión. Este es un sistema noruego que podría emplearse ya durante los Juegos Olímpicos para controlar distintas zonas restringidas. El emisor cuesta 5.000 pesetas y las aplicaciones pueden ser muy variadas, puesto que incluso puede utilizarse como peaje dinámico que cargaría el importe directamente en la cuenta bancaria del usuario, control de tráfico y semáforos e incluso sancionar, puesto que podría activar una cámara de vídeo que registrase a aquél que se saltase un semáforo en rojo o que pasase por un lugar prohibido.

A menos velocidad

Partir del día 1 de enero, los vehículos que circulan por las calles de Barcelona no po-

drán sobrepasar los 50 kilómetros por hora, según un bando del Ayuntamiento de la ciudad que constituye la primera, de un conjunto de medidas, que aplicará ese consistorio durante 1992 para mejorar la seguridad vial.

El motor, de 1.590 cilindros cúbicos y 16 válvulas, desarrolla ahora una potencia de 95 caballos y su precio actual es de 2.788.000 pesetas, IVA, transporte y matriculación incluidos.

«Cuco» ZX

Es evidente que los periodistas del motor en España aman al Citroën ZX. Años de polémicas y divisiones entre asociaciones profesionales no han sido obstáculo para lograr un acuerdo: el

ZX es el coche del año 92, como Barcelona o Sevilla (¡siempre Sevilla cuando se piropea al Citroën!) son las ciudades del año.

El coche bien se merece el doble galardón; casi tanto como su animador, Cuco Gutiérrez, padre, padrino, hermano «señorito de compañía» de este modelo que, de la noche a la mañana, se ha convertido en el niño bonito del parque nacional. Ya saben: a partir de ahora presuman de «Cuco» ZX. Es la moda.

Carlos Gutiérrez Zúmel, alias «Cuco» es el director de Relaciones Exteriores de Citroën Hispania. Nació en Madrid hace 43 años, está casado y tiene tres hijos.



DESDE TOKIO DANIEL MONTEVERDE

TOYOTA HA ABIERTO dos centros de servicio en Uzbekistán, con el fin de incrementar su red de reparación de vehículos y venta de piezas de repuesto en la ex-Unión Soviética. La firma ha visto aumentar de forma creciente sus exportaciones a la antigua URSS en los últimos tres años, que han pasado de 200 a 4.200 unidades. Los nuevos centros ofrecerán

puestos de trabajo a unas veinticinco personas.

EL EX-DIRECTOR de una sucursal de Toyota, Yoshinobu Kato, y su cómplice han sido arrestados en Tokio acusados de espionaje industrial. La policía posee al parecer pruebas de una red de sustracciones de secretos industriales e información confidencial efectuadas por ambos detenidos en la firma Tokyo Toyota Industrial Vehicles Co., así como de su venta posterior, entre 1986 y el pasado verano, a varias

empresas, entre ellas Toyo Umpanki Co.

NISSAN ha anunciado que a partir del año 1993 importará vehículos desde su planta de Méjico, con el fin de reducir el excedente comercial nipón, que está suscitando las iras, tanto de Estados Unidos como de la Comunidad Europea.

EL PRESIDENTE de la marca japonesa Toyota volvió a insistir en la necesidad de que los acuerdos entre Japón y Estados Unidos se cierran con la mayor celeridad posible.

CONANTE Y SONANTE

LA COMISIÓN EUROPEA

investigará las ayudas estatales alemanas a VW, Daimler Benz y Opel para los programas de inversión en la antigua RDA.

RENAULT VEHICLES INDUSTRIELS

se mantiene todavía como candidato para crear una sociedad mixta con la checoslovaca Avia

EL DEPARTAMENTO NORTEAMERICANO DE COMERCIO

ha abierto expediente a los fabricantes japoneses por probable «dumping» en la venta de minibuses.

LAS PÉRDIDAS DE VOLKSWAGEN

en Estados Unidos se elevarán este año a 800 millones de marcos, la mitad de lo perdido en el pasado ejercicio.

LAS VENTAS DE COCHES EN JAPÓN

han retrocedido en noviembre por séptimo mes consecutivo, con un 1,8 por ciento menos que un año antes.

EL BENEFICIO NETO DE TOYOTA

se reducirá un 40 por ciento en este ejercicio hasta situarse en 155.000 millones de pesetas.

NISSAN MOTOR

va a construir una planta de componentes de automoción en Estados Unidos.

FORD WERKE

filial alemana de Ford, ha alcanzado unas ventas de 1,05 billones de pesetas en enero-septiembre, con un aumento del 12 por ciento.



Gunther Hartwich.

Dieter Ullsperger.

CARAS NUEVAS

La cúpula directiva de Volkswagen AG ha renombrado sus miembros. Al Consejo de Dirección se incorpora Folkert Weissgerber, como responsable de Producción y Logística; Weissgerber era con anterioridad Director de la Fábrica de Wolfsburg. Por otro lado, Gunther Hartwich y Dieter Ullsperger han renovado sus cargos como miembros del Consejo de Administración, responsables de Producción y de Finanzas. En España, la firma Suzuki Santana ha celebrado una reunión del Consejo de Administración en la que Manuel Salvadores presentó su renuncia como Consejero y Presidente del Consejo de Administración, asumiendo la Presidencia Takuya Watanabe y designando Director General de la Compañía a Kiyoshige Ishii. Estos cambios se integran en las medidas de la compañía de Linares para la paulatina toma de control por parte de Suzuki Motor Corporation, accionista mayoritario en la que desde ahora se llama Santana-Motor S.A., encargada de la producción de vehículos Suzuki todo-terreno para todo el continente Europeo.

A Borrell le crecen las autovías

La primera vía de gran capacidad que une la red española de carreteras con Europa quedó abierta al completo el pasado sábado día 28 de diciembre (y no es broma). En esa fecha, el ministro de Obras Públicas y Transportes, José Borrell, inauguró la variante de Medinaceli, el último tramo pendiente de la Autovía de Aragón, con lo que se abría completamente el viario entre Madrid y Zaragoza. Desde allí y por autopista de peaje, claro está, se puede llegar a Irún o a La Junquera. El resto del Programa de Autovías, sigue dando bandazos. La de Andalucía en su totalidad debe estar lista en primavera para la inaugu-

ración de la Exposición Universal de Sevilla, y la del Noroeste puede quedar terminada en verano. Más adelante se concluirán las otras grandes autovías -Levante, Extrema-

dura, la del Norte- en algunas de las cuales faltan incluso tramos por contratar. Mientras tanto, en las últimas fechas se han seguido abriendo tramos de interés, como la variante

de Lerma y el subtramo Fontioso-Lerma de la Autovía del Norte; el tramo Tarancón-Honrubia y la variante de Almansa, en la Autovía de Levante; la variante de Andújar en la Autovía de Andalucía; el tramo Navalcarnero-Talavera de la Reina en la Autovía de Extremadura, y el tramo Estepar (Burgos).

Más borrachos

En los 3.280 controles de alcoholemia, realizados por la Policía Municipal de Madrid en el periodo enero-noviembre de este año, 837 conductores dieron positivo, es decir, registraron más de 0,8 gramos de alcohol por litro de sangre. El resto, 2.443 conductores, no llegó al límite permitido, aunque 343 de ellos alcanzaron entre 0,6 y 0,8 gramos por litro. La Policía Municipal tuvo que sancionar a otros 210 conductores por negarse a realizar el test de alcoholemia cuando fueron requeridos.



HONDA NEGRA

La popular Honda CRM-75 adopta una nueva decoración con vistas al año 1992. Todas las características técnicas permanecen por lo demás invariables, manteniendo sus magníficas cualidades como moto de campo, ideal para los más jóvenes.



CUENTENOS
SU CASO

Más controles de alcoholemia.

■ EN principio me gustaría darles mi enhorabuena, (vengo observando una mejor calidad en su revista) me gustaría que siguieran en esta línea.

Quisiera denunciar desde estas líneas la falta de interés por parte de las autoridades en erradicar a los borrachos de nuestras carreteras.

En fechas tan señaladas como las que se acercan, y sabiendo que todo el mundo va con dos copas de más, en las empresas se regalan todo tipo de botellas de



alcoholes y licores. ¿Por qué no se llevan a cabo controles de alcoholemia y se sanciona a los que sobrepasen el límite de «todo»? ¿Acaso tienen miedo de multar al 90 por ciento de la población o quizás, no tienen medios para ello? Tal vez pretenden que pasen directamente a engrosar las estadísticas más siniestras.

José Luis Puente
Madrid

CORRESPONSAL DE LOS LECTORES



Xavier O'Callaghan

Desde hace unas semanas, Xavier O'Callaghan ha sido nombrado Corresponsal del Lector, del Grupo 16, para canalizar las quejas o las sugerencias de quienes semana a semana nos dirigen sus cartas. Esta es su primera e interesante entrega.

Desde principio de diciembre he sido nombrado **Corresponsal del Lector** de DIARIO 16 y de todas las publicaciones del GRUPO 16, entre las que se encuentra ésta, MOTOR 16.

Mi función esencial es recibir las sugerencias y quejas de los lectores. Estos no tienen una revista para contestar aquello en lo que no están de acuerdo, pero sí tienen a su Corresponsal.

Querido lector: si tiene algo que decir o alguna opinión que expresar, puede escribirme a **MOTOR 16, «Corresponsal del Lector», calle Hermanos García Noblejas 41, 28037 Madrid.**

He recibido ya varias cartas. Hay algunas que contienen quejas o sugerencias y la mayoría me piden información; ésta yo no puedo facilitarla, porque no conozco los datos que me piden, pero lo que sí hago es transmitir su petición al equipo de redacción de la revista. Sugiero que las cartas lleven fecha y firma; resulta que una de las que tengo lleva ambas cosas, pero las demás, o no llevan fecha o incluso van sin firma; y una carta de la que no se conoce el autor, no es de recibo. Noto, en general, en las cartas que se han dirigido a esta revista, un carácter juvenil, que es muy de agradecer.

Voy a referirme a las distintas cartas: en primer lugar, me pregunta **J.M. Castillo**, sobre un tema de tráfico: es camionero y comenta el caso del carril de vehículos lentos que al final tiene un «ceda el paso» y el vehículo rápido que quiere adelantar, y ve que se le termina aquel carril, aprovecha el último momento para hacerlo, resultando ser de una manera temeraria y creyendo que los vehículos lentos, ya que tienen un «ceda el paso», incluso tienen que detenerse. La opinión que pregunta puede aplicarse a todo caso de circulación: no sólo hay que ser prudente, sino también hay que respetar al prójimo; lo primero nadie lo duda, aunque muchas veces se olvida; y lo segundo se ignora en demasiadas ocasiones.

En la circulación y en la vida diaria

en general, si se tuviera más respeto al prójimo, nos ahorraríamos muchos problemas y muchísimos disgustos. Tiene Vd. razón, Sr. Castillo: por más que el vehículo lento tenga un «ceda el paso», debe ser respetado y no debe ser obligado a una maniobra peligrosa, incómoda e inaceptable.

Es interesante la sugerencia que nos hace **A. García Sánchez**: que se publique de nuevo en la guía de precios para coches nuevos el C.P.K. (coste por kilómetro recorrido 15.000 Kms. anuales y considerando exclusivamente los gastos de rodaje, tales como el combustible, neumáticos y revisiones). Transmito su sugerencia, que me parece perfecta.

Diferentes lectores piden información sobre puntos concretos: la transmito para que en estas páginas se les informe, ya que yo personalmente no soy capaz de hacerlo: sobre el Citroën BX «sin camuflaje» y la VW Caravelle California; sobre la forma de obtener la licencia de piloto de carreras; sobre el Alfa 164 coupé y el Lancia Trevi Volumex; sobre la transformación del Renault Clio 16V en uno de los de carreras; sobre el Opel Astra GSI, Golf URG y Nissan Sunny GTI 16V.

Por último, dos cartas de tipo general. Una de ellas, de **Samuel García** que da la enhorabuena a la revista, lo que se agradece, y se pregunta por qué no aparecen en sus páginas coches que no están en las listas de ventas española. Y la otra, de **José Vicente**, un ciudadano de Elche, protesta -en gran parte con razón- de las pruebas que se hacen, actualmente, para obtener el permiso de conducir motocicletas: estoy seguro que tienen razón en lo absurdo de hacer circular por un bordillo; estoy menos seguro de que la tenga respecto al examen o carné conjunto de conducir coche y moto; es buena su sugerencia de que se hicieran las pruebas de moto en un parque de tráfico con señales de circulación simulando una vía pública, sin obstáculos tontos que nada tienen que ver con conducir.

Motor 16



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

Editor ejecutivo:
Félix Lázaro.
Director:
Alberto Mallo.

Director adjunto: Gigi Corbetta. Subdirector: José María Cenuña. Director de Arte: Olegario Torralba. Redactor jefe de producto: Víctor Pacione (Producto). Jefe de área: Raúl Rodríguez (Economía). Jefes de sección: José Antonio Díaz (Fotografía). Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico) Redacción: Lourdes Bravo, Simonetta Garib, Manuel Madrid, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. Diseño: Carmen Rodríguez. Fotografía: A.J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. Coordinación: Miguel Ángel Turci. Corresponsal en Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Michel Mellieray (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 Paró. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Cañal (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 Viña (Náutica).

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

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

Directores Gerentes: Enrique López Nieto y J. Luis González Martín.
Directora de Marketing: María Lázarraga.
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. Telex: 43974 NYRE E. BARCELONA: P^o de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1, 5^o Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 03. VALENCIA: Guillén de Castro, 46, 7^o A. 46001 Valencia. Teléfono: (96) 392 40 05.

Fotomecánica: Promograf, S.A. Sex. Román, 28. 28007 Madrid.
Imprenta: INTERPRINT, Cervilla 8. Alcalá de Henares, Madrid.
Distribuyen: INDISA. San Román, 36. 28007 Madrid. Teléfono: 327 13 88. 327 10 07. 327 14 51 y 327 13 35.

MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociado a la FIPP COPYRIGHT 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), GAR (Gran Bretaña), GENTE MOTORI (Italia) y TURBO (Portugal), Vi BILAGARE (Suecia).

Estas Navidades vive una historia con Don Giovanni.



Déjate seducir por el mayor Donjuán de la historia: Don Giovanni. Vive su ingenio, su pasión, su música. Estas Navidades hazte un regalo que hará historia... Historia 16 y disfruta tanto del vídeo como del monográfico de la ópera Don Giovanni. Desde la Ópera de París, Don Giovanni de Mozart. Simplemente genial.

CON EL PATROCINIO EXCLUSIVO DE LA
Dirección Gral. de Tráfico
Ministerio del Interior

En Diciembre sigue completando tu Biblioteca Americana, porque este mes, Historia 16 te ofrece su tercer número patrocinado por Caja Madrid. La historia de América continúa. ¡Descúbrala!

Es una publicación del Grupo 16.

historia 16

RENAULT 19 TXE CABRIOLET

NO SOLO PARA EL VERANO

Para la mayoría, los coches descapotables son un capricho poco utilizable. Sin embargo, los amantes de este tipo de vehículos, tienen otra opinión bien distinta. Ven el automóvil desde otro punto de vista y opinan que son perfectamente utilizables durante todo el año.

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

En algunos países de Europa, en los que la climatología no es muy benigna, como es el caso de Inglaterra o Alemania, los coches descapotables gozan de gran popularidad, y basta que un día luzca el sol para que sus propietarios

VIRTUDES

- Diseño atractivo
- Capota totalmente escamoteable
- Ausencia de arco central

RENAULT 19 TXE CABRIOLET
PRECIO: 2.634.203 PTAS.

- Maletero más pequeño
- Visibilidad lateral y trasera
- Pérdida de habitabilidad
- Sin dirección asistida

DEFECTOS



FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación ligera. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.721 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 81 mm. Carrera: 83,5 mm. Compresión: 9,5 a 1. Potencia máxima: 95 CV (70 kw) a 5.250 rpm. Par máximo: 14,3 mkg (140 Nm) a 3.000 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto. Catalizado. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco de accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,1 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,4 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 18,9 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 25,9 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 33,1 km/h.

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

FRENOS: Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Tambores. Antibloqueo de frenos: Opcional, Bendix.

SUSPENSION: Delantera: Independiente de tipo McPherson, amortiguadores hidráulicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora. Trasera: Independiente, brazos guiados, barras de torsión, y barra estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: 175/65 R 14T. Llantas de chapa de 5,5JX14 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.125 kilos. Capacidad del depósito de combustible: 55 litros.



tarios pliegan la capota para poder disfrutar del aire libre.

Los coches descapotables, tienen su mercado y Renault, que no contaba entre su oferta desde hacía más de veinte años con un modelo de este tipo, ha decidido aumentar su catálogo con el 19 Cabriolet. Un modelo que completa por arriba la gama del coche más vendido en España y del que se comercializan dos versiones: el TXE y el 16 válvulas Cabriolet. En esta ocasión probamos el TXE, que de los dos es el más básico y el que, por tanto, debe tener una mayor aceptación.

Para la realización de este convertible, Renault ha recurrido a la carrocería de tres puertas y han contado con la colaboración de Karmann, prestigioso carrocerero alemán que diseñó, en su día, el Volkswagen Golf y el Ford Escort en sus versiones descapotables. El resultado final no podía haber sido mejor. El Renault 19 Cabriolet es el más atractivo de todos los de su seg-

mento. Por otro lado, a diferencia de su competencia tiene a su favor el no disponer de arco central, con lo que sus formas son más puras. También, otra de sus ventajas es que cuenta con una tapa que permite escamotear totalmente la capota.

Los coches descapotables pierden rigidez al no tener techo. Renault, para evitar este defecto, ha realizado un concienzudo trabajo en el chasis. Para suplir la ausencia del arco central, los pilares delanteros y del parabrisas son mucho más gruesos. De esta forma, el parabrisas hace las funciones de barra antivuelco. El resultado es que, con un peso superior en 100 kilos, con respecto a la carrocería de la que deriva, han conseguido una buena rigidez del conjunto, ofreciendo en carreteras viradas un comportamiento similar al de las versiones con carrocería de techo metálico.

Otra diferencia de este modelo, con respecto a la berlina de la que deriva, es que su motor está catali-

BUENA RIGIDEZ
Con un buen trabajo en el chasis, el 19 Cabriolet tiene una magnífica rigidez. Se comporta prácticamente igual que el Renault 19 con techo metálico.



AL AIRE FRESCO
El interior del Renault 19 Cabriolet es similar al de las versiones con techo metálico. Sin embargo, el poder descapotarlo hace que su interior se viva de una forma diferente. Un coche pensado para disfrutar del viento.



DETALLES EXCLUSIVOS
Un buen número de detalles diferencian a la versión cabriolet del resto de la gama. El coche lleva el sello de la mano del maestro, Karmann. La tapa trasera no desentona con el diseño del resto del vehículo. Con una forma muy particular hace las funciones de reposacabezas.



CABRIOLET PURO
La ausencia de arco central, y el compartimento con tapa para camuflar totalmente la capota, le confieren un enorme atractivo.



CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)	
CIUDAD	
A 29 km/h de promedio	8,9
CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	6,8
En conducción rápida	14,2
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	9,1
A 140 km/h de cruce	9,8
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	8,3
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	612

FRENOS



A 60 Km/h:	19,2.
A 100 Km/h:	55,6.
A 120 Km/h:	78,9.

SONORIDAD



Al ralentí	53,6.
A 60 Km/h	64,6.
A 90 Km/h	68,4.
A 120 Km/h	71,0.
A 140 Km/h	74,5.
A Tope	80,6.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	Km/h	177
ACELERACION (seg.)		
400 m salida parada		18,9
1.000 m salida parada		34,2
De 0 a 100 km/h		12,2
Recomiendo (metros)		209
RECUPERACION		
400 m desde 40 km/h en 4ª		20,2
400 m desde 40 km/h en 5ª		24,3
1.000 m desde 40 km/h en 4ª		36,2
1.000 m desde 40 km/h en 5ª		41,4
De 80 a 120 km/h en 4ª		11,8
recomiendo (metros)		329
De 80 a 120 km/h en 5ª		17,6
recomiendo (metros)		494

DATOS DEL COMPRADOR

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



INGENIOSO MECANISMO
En el centro del coche hay un pilar reforzado en el que además de ir anclados los cinturones, está la palanca que abre la tapa trasera.

zado. Para ello han recurrido a su ya superprobado y experimentado motor de 1.721 centímetros cúbicos con inyección electrónica, que de 107, debido al catalizador, a pasado a tener 95 caballos de potencia. Una diferencia que se deja notar, sensiblemente, en sus prestaciones, con algunos kilómetros menos de velocidad máxima y unas aceleraciones y recuperaciones un poco más lentas. Al margen de esto, gracias a los acertados desarrollos de la caja de cambios, el motor se sigue mostrando muy ágil y con una gran facilidad para subir de vueltas. El resto de apartados mecánicos no han sufrido ningún cambio con respecto a los del 19 TXE de inyección. En este caso y debido a su precio: 2.634.203 pesetas, hay que criticar que la dirección asistida sea opcional.

Una de sus virtudes es su atractivo diseño. La ausencia de arco central y la tapa que permite guardar por completo la capota, le hacen ganar muchos enteros. Además, la tapa trasera tiene un diseño muy par-

ticular, con unos abultamientos del lado del asiento que, con un almohadillado, hacen las veces de reposacabezas. Además, está pintada del mismo color de la carrocería, con lo que no desentona en el conjunto. Como sucede con todos los convertibles, el 19 Cabriolet tiene algunos inconvenientes. El mayor de ellos es que para hacer sitio para guardar la capota, el maletero se ve muy reducido. También la habitabilidad se ve perjudicada, al disponer los ocupantes del coche de una altura menor y de un acceso peor a las plazas traseras. Por otro lado, la visibilidad trasera y lateral es también menor y el ruido en el interior es mayor. Aunque en su descargo hay que decir que a diferencia de sus rivales, circulando a una velocidad elevada, la capota, que se mantiene siempre muy tensada, hace muy poco ruido. Con respecto a la capota, hay que decir que dispone de un mecanismo que permite plegarla y desplegarla en muy poco tiempo, pudiendo realizar la operación una persona sola.

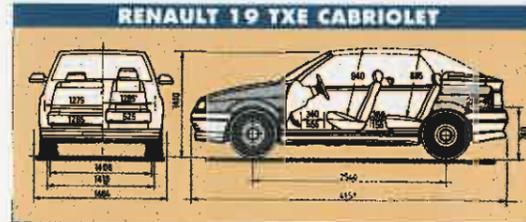
EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

▲ El diseño súper atractivo.
▲ La marca del rombo ha querido que su bonito descapotable sea también seguro. Además del trabajo realizado en el chasis ofrece sistema antibloqueo en opción.
▲ Ante la imposibilidad de montar un portaequipajes, la marca ha previsto una funda en el maletero para poder llevar objetos largos, por ejemplo, unos esquís.

EN CONTRA

▼ Con el precio que tiene es imperdonable que el sistema de dirección asistida sea opcional.
▼ La luneta trasera es de plástico. A diferencia de las de cristal ofrece una visibilidad peor y sobre todo es imposible dotarla con resistencia térmica.
▼ Un precio que hay que pagar en un coche cabrio es la disminución de la capacidad del maletero.



MUY ATRACTIVO
Se le mire por donde se le mire, el Renault 19 Cabriolet resulta sumamente atractivo. La marca del rombo ha conseguido un producto interesante.

En definitiva, y como conclusión, podemos decir que el Renault 19 Cabriolet cuenta con todos los ingredientes para satisfacer los gustos de los amantes de este tipo de vehículos.

Manuel Madrid
Fotos: José A. Díaz

COCHES CABRIO

Razones para convencer

LOS descapotables, por lo general, son coches para una minoría. Son los favoritos de un público joven que quiere llamar la atención. Están en la mente de las mujeres emancipadas y sin agravios familiares. Pero, ¿cuáles son las ventajas e inconvenientes entre un descapotable y la berlina de la que deriva? Es obvio que el descapotable pierde volumen de maletero para poder albergar la capota. La visibilidad trasera y lateral también es menor. No se

pueden montar portaequipajes. La accesibilidad a las plazas traseras es peor. El nivel sonoro dentro del habitáculo es más alto. La carrocería pierde rigidez y seguridad. ¿Entonces, cuáles son los argumentos que convencer en un descapotable? El atractivo principal es el de poder disfrutar del aire y del sol. Apreciar en toda su intensidad los olores del campo. Gozar de una visual completa del paisaje. En definitiva una filosofía distinta de viajar.

FRENTE A SUS RIVALES

El Renault 19 Cabriolet, viene a competir en el sector más difícil del mercado, compuesto por este tipo de coches. Rivales directos suyos son el Ford Escort, Opel Kadett y Volkswagen Golf en sus versiones convertibles. El precio de estos coches es muy similar entre ellos. De todos estos, el Golf es el más barato y el Renault es el más caro. El Golf tiene en su contra un diseño muy veterano, mientras que el 19 cuenta con un atractivo superior al de todos ellos.

PARA TODO EL AÑO
El modelo descapotable de Renault es un coche perfecto para disfrutar de todos los días de sol del año. Con una sencilla operación, en muy poco tiempo y una sola persona, lo puede descapotar.

OPCIONES

Aire acondicionado: 150.000 pesetas. ABS: 197.500. Dirección asistida: 73.000. Llantas de aluminio: 73.000. Pintura metalizada: 29.000.



ZAGATO GAVIA

DISEÑO A MEDIDA

En el pasado Salón de Tokio, los diseñadores europeos han tenido un protagonismo inusual en este certamen. El sello magistral de Zagato cautivó la mirada de los visitantes con el Gavia, deportivo de cuatro plazas con la mecánica del Nissan 300 ZX.

BAJO unas elegantes y estilizadas líneas se oculta uno de los diseños más interesantes surgidos de Zagato. El Gavia tiene el sello personal de la firma, con un cierto toque clásico y el verdadero sabor del diseño europeo. No puede negar su parecido con el Stelvio, presentado en el Salón de Ginebra de 1989, aunque se trata de un coche totalmente nuevo. En contra de lo que suele ser habitual, el Gavia es el primero de los Zagato que no hace mención alguna al vehículo del

cual toma la mecánica, en este caso el Nissan 300 ZX. Según el ingeniero Gianni Zagato, director de Zagato Car, esto obedece a la idea de vender un diseño capaz de adaptarse a cualquier mecánica que reúna las condiciones mínimas. No obstante, no es la primera vez que un Zagato luce el sello de su diseñador en el morro y en la trasera, lugar tradicionalmente cedido al escudo de la marca propietaria de la mecánica. Los aficionados recordarán el Zagato Evoluzione, realizado sobre

la base del Ferrari 348, que fue un verdadero éxito comercial. Esta política es una consecuencia directa de los planes del carrocerero de convertirse en un fabricante independiente, con una producción propia. Esta iniciativa se basa en el hecho de que actualmente, incluso los coches deportivos más selectos, tales como los Porsche o los mismísimos Ferrari, se están haciendo relativamente populares, por lo que los clientes demandan productos exclusivos. Las producciones de Zagato



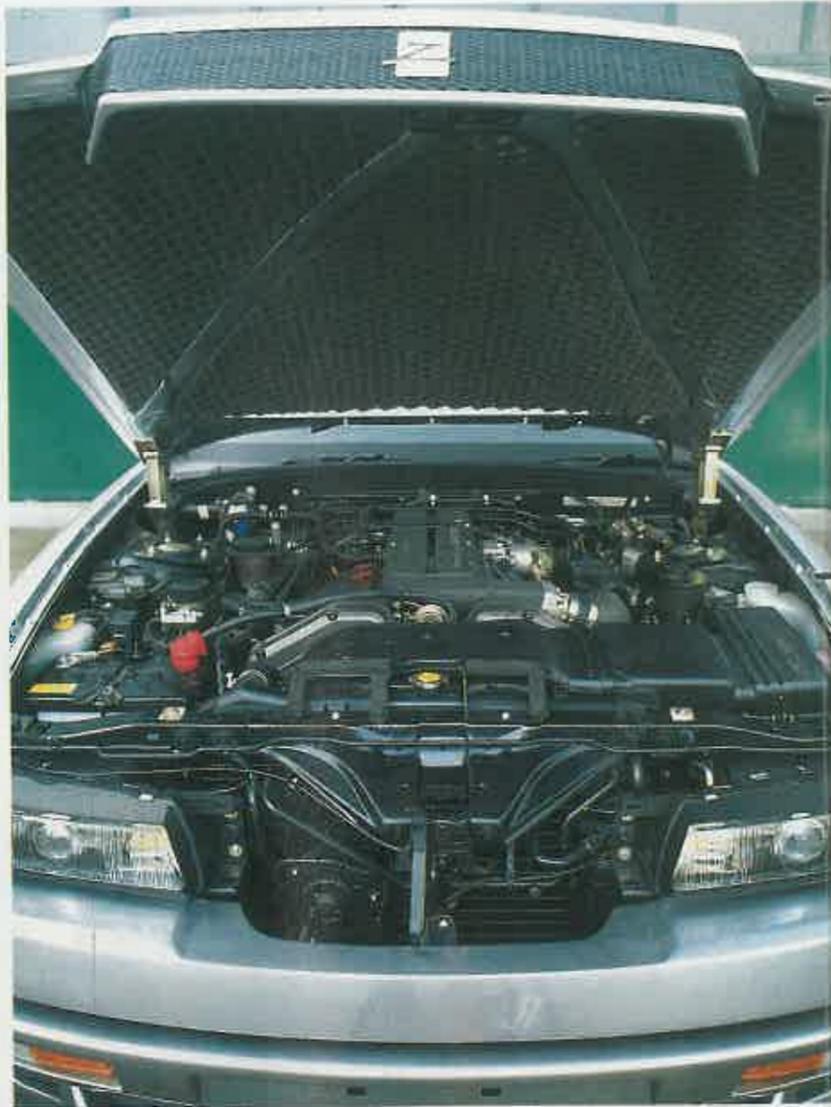
CAMINO DE LA SERIE
Los planes del Ingeniero Gianni Zagato (derecha) para el Gavia, pasan por una corta producción, máximo de 100 unidades, para mantener la exclusividad del diseño.

se situarían en torno a las 50 ó 100 unidades de cada modelo. La adopción de mecánicas ya desarrolladas, sin alterar sus elementos fundamentales, como es el caso del Gavia, supone una gran ventaja en lo que se refiere a economía, fiabilidad y sencillez de mantenimiento. De esta forma, el cliente se puede permitir disfrutar de un coche distinguido.

Los ingenieros de Zagato han trabajado sobre el bastidor provisto por Autech, empresa dependiente de Nissan dedicada a evolucionar los productos de la firma, sobre la base del 300 ZX.

PURA SANGRE

Las características de comportamiento del coche son inmejorables, ya que, entre otros elementos, dispone del sistema de dirección a las cuatro ruedas «Super Hicas» y una suspensión de dureza variable. El motor es un V6 de tres litros con doble turbo, que tiene una potencia y una personalidad capaces de transformar este elegante «dos más dos» en un verdadero deportivo pura sangre. Con sus casi 300 caballos, el Gavia supera los 250 kilómetros por hora con toda facilidad.



FICHA TECNICA



ZAGATO GAVIA

MOTOR	
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	6 en V
Cilindrada (c.c.)	2.960 c.c.
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección, doble turbo
Potencia máxima / r.p.m.	290 cv/5.000 r.p.m.
Par máximo / r.p.m.	41.0 mkg/2.800 r.p.m.
TRANSMISIÓN	
Traacción	Trasera
Caja de cambios	Automática 4 V
Sistema	Cremallera asistida
FRENO	
Sistema(Del/Tras)	Disco / Disco
SUSPENSIÓN	
Delantera	Independiente
Trasera	Independiente
RUEDAS	
Neumáticos	225/50 VR 16
Llantas	8 x 16 Aleación
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg)	1.540 kg
Largo/ancho/alto (mm)	4.260/1.805/1.325
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	6,1
Velocidad Máxima (km/h)	250
Consumo Urbano (l/100 km)	14,9
A 90 km/h (l/100 km)	8,3
A 120 km/h (l/100 km)	10,5

LÍNEA AFILADA

El agresivo frontal del Gavia, oculta bajo el borde del capó unos pequeños faros, muy al estilo de las nuevas tendencias. En el morro sólo aparece el escudo del carroceros y no hay mención a la marca propietaria de la mecánica.



La aceleración de cero a cien kilómetros por hora es de 6,1 segundos.

Según el Ingeniero Zagato, el diseño se aproxima a lo que fueron en su día los Zagato realizados en colaboración con Lancia. En los años sesenta, el Lancia Flavia Sport marcó un hito por su amplio uso de superficies acristaladas. En el Gavia, esto se une a una línea ascendente hacia la parte posterior, que es la clave de la personalidad del diseño. Los rasgados faros están situados bajo el afilado borde del capó del motor, acentuando así la agresiva línea del modelo.

INTERIOR DE LUJO

También en su interior, el Gavia responde a un estilo clásico, típico de la marca. El salpicadero está resaltado por el pequeño volante diseñado por Nardi. El tablero y los paneles que recubren el interior, son un claro ejemplo de lo que puede hacerse, artesanalmente, en los talleres de Milano Carrozzeria. El cuero de los asientos, que monta el primer prototipo, remata el ambiente



LUJO Y DEPORTE
Una de las grandes virtudes del Zagato es su habilidad para conjugar un estilo clásico y elegante con el carácter deportivo, típico de los «Gran Turismo» tradicionales.

distinguido, sin perder un ápice de su carácter deportivo.

El equipamiento es muy completo. El control automático de velocidad, el radio compact-disc y el climatizador automático, vendrán de serie en los Gavia. La caja de cambios automática, con gestión elec-

trónica, y la dirección asistida de dureza variable, permiten al conductor disfrutar de un coche confortable, sin perder nada del placer de conducción. Sólo queda esperar que los planes de Zagato se hagan realidad y comience la producción. ○

Giancarlo Perini

SE PRESENTA
EN OCTUBRE

RENAULT APUESTA POR EL MINI

Antes de que finalice 1992, concretamente en octubre, con ocasión de Salón de París, Renault va a presentar un coche pensado para revolucionar el mercado de la gama baja, como en su día lo hizo el Renault 4. Aunque aún no tiene nombre, el pequeño Renault es ya objeto de atención.

EN el breve plazo de dos años, la actual gama de Renault va a ser completamente remodelada. A primeros de 1994, estará compuesta por el Safrane (lanzamiento en febrero), nuevo R-21 (aparecerá el nuevo modelo en junio de 1993), R-19 (*restyling* del actual en julio de este año), Clio (*restyling* a finales de 1993) y un nuevo modelo, en un segmento nuevo, por debajo del Clio: el Mini, cuyo nombre definitivo aún no está decidido y que se conoce con el nombre de código X-06. Sobre este pequeño coche, de 3,30 metros de longitud nos vamos a centrar hoy, tras haber hablado del proyecto en números anteriores de Motor 16.

Los expertos en marketing han descubierto un hueco, hasta ahora no cubierto por los fabricantes, o cubierto a medias con modelos obsoletos: el de los micro-coches de carácter urbano, pero sin abandonar los estándares de confort de los coches de categoría más elevada. Este es el concepto en el que nace, por ejemplo, el novísimo Fiat Cinquecento y con el que quiere estar presente Volkswagen (proyecto Swatch) e incluso Seat tras sus acuerdos con Suzuki.

Renault, con su X-06 introduce además una novedad: el monovolu-

men. Si ya la marca francesa fue pionera en este tipo de automóviles, con su Espace, ahora este concepto de «Van» lo pretende introducir en la categoría inferior, buscando gran habitabilidad y funcionalidad, pensando en un público joven, urbano y de cierto nivel de sofisticación. No se trata de hacer un R-4, de carácter rural, ni un Clio barato, sino un pequeño coche con el que un ejecutivo o una joven profesional puedan circular por los Campos Eliseos, sin sufrir en su imagen perso-

nal ni en su ego. Una brillante operación de marketing que ahora tienen que poner en pie los técnicos de la marca.

Como en todos los monovolumen, el ángulo entre parabrisas y morro es casi inexistente, aunque en el X-06 (al que algunos llaman *Mignon*) el morro es muy corto. Todo el conjunto de la carrocería es de líneas muy redondeadas, con el techo curvo y el portón posterior casi vertical, para buscar la mejor habitabilidad en el menor tamaño. Pese a



UN MINI ESPACE
Con una carrocería monovolumen, el futuro Renault es un Mini-Espace, heredero del proyecto Scenic, presentado en agosto del pasado año. Su objetivo, cubrir la gama más baja.



AMPLIAS SUPERFICIES
Líneas muy redondeadas y grandes superficies acristaladas definen al futuro Renault en la parte baja de la gama.

sus 3,3 metros de longitud (40 centímetros más corto que un Clio), se trata de un auténtico 4 plazas, con una banqueta posterior que puede deslizarse para ofrecer mayor espacio a los pasajeros o mayor capacidad en el maletero.

Una de las ingeniosidades del diseño es la colocación de los espejos retrovisores en la parte fija del lateral y los faros integrados en el paragolpes, de material absorbente. El interior también es muy diferente a lo que hemos visto hasta ahora en la marca francesa, ya que no existe prácticamente cuadro de instrumentos, con los relojes (en su mayoría digitales) ubicados directamente en el salpicadero. También se han preferido colores muy claros para el guarnecido interior y las tapicerías.

La tradicional discreción de la marca se ha hecho especialmente severa en los aspectos mecánicos del X-06. Mientras que de la carrocería se van conociendo detalles, sobre las

motorizaciones se guarda el más absoluto mutismo. Por lógica, y por algunos detalles filtrados a través de proveedores, se sabe que al menos el motor de 1.108 centímetros cúbicos, con un profundo trabajo de puesta al día, se utilizará, acoplado a una caja de cuatro velocidades. Con 45 caballos de potencia, debe ser más que suficiente para mover los 600 kilos de coche. A partir de ahí, todo es pura especulación. Se

habla de motores tricilíndricos con árboles motrrotantes e incluso de motores de dos tiempos, pero es difícil que este tipo de motores pase las normas anticontaminación, al menos en su fase actual de desarrollo. Lo que sí es muy probable es la producción en pequeñas series de coches con propulsión eléctrica o mixta, como anuncia Fiat para su Cinquecento.

El X-06, o Mignon si se prefiere, deberá presentarse en el próximo Salón de París, en octubre de este mismo año. Para su producción se han movilizado más recursos humanos y técnicos que con cualquier otro modelo de Renault hasta la fecha. Se quiere ofrecer el mini-coche a un precio de alrededor de un 20 por ciento más barato que el Clio. Eso exige unos volúmenes de producción muy elevados, con unos procesos de producción tecnificados al máximo y con conversiones importantes de las actuales plantas de la marca en Francia. ○

FECHAS Y DATOS

- **1992, primer trimestre:**
Sustitución del R-25 por el «Safrane» (Proyecto X-54).
- **1992, julio:**
Comercialización del R-19 remodelado (Proyecto X-53).
- **1992, octubre,**
Salón de París: Presentación del mini. (Proyecto X-06).
- **1993, primer semestre:**
Presentación del nuevo R-21 (proyecto X-56).
- **1993, finales de año:** Remodelación del Clio (Proyecto X-57).

S NUEVOS

O

I

C

E

R

R

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
ALEKO														
Aleko 2141	1.028.068	1.569	74	155	14,0	8,3	435,0						Serie	

ALFA ROMEO

33 1.3	1.584.044	1.351	88	176	10,3	8,2	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	65.000		67.000
33 1.3 Veloce	1.572.373	1.351	88	176	10,3	8,2	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	65.000		67.000
33 1.5 le	1.791.372	1.490	98	181	10,7	8,6	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	65.000		67.000
33 1.7 le	1.944.373	1.712	110	190	9,5	8,9	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	65.000	150.000	67.000
33 1.7 le 16V	2.249.467	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	65.000	150.000	Serie
33 18V Quadrifoglio	2.227.468	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	65.000	150.000	Serie
33 16V Permanent 4	2.722.468	1.712	137	202	8,9	9,0	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	65.000	Serie	Serie
33 1.7 le Sport Wagon	2.097.468	1.712	110	187	9,8	8,9	420,0	190.000	36.000	Serie	Serie	65.000	150.000	67.000
75 1.6 le	2.042.504	1.570	107	180	11,3	7,9	443,0	225.000	63.175	Serie	Serie	65.000		84.056
75 1.6 le Le Mans	2.022.503	1.570	107	180	11,3	7,9	443,0	225.000	63.175	Serie	Serie	65.000		84.056
75 1.8 le	2.263.598	1.779	122	190	10,4	8,9	443,0	225.000	63.175	Serie	Serie	65.000		84.056
75 1.8 le Le Mans	2.313.598	1.779	122	190	10,4	8,9	443,0	225.000	63.175	Serie	Serie	65.000		84.056
75 2.0 Twin Spark	2.618.450	1.962	148	198	8,2	8,6	443,0	225.000	63.175	Serie	Serie	65.000	262.542	84.056
75 Twin Spark Podium	2.676.787	1.962	148	198	8,2	8,6	443,0	225.000	63.175	Serie	Serie	65.000	262.542	Serie
75 3.0 V6 Q	3.730.449	2.959	192	230	7,5	11,9	442,0	225.000	63.175	Serie	Serie	65.000	262.542	Serie
75 2.0 TD	2.503.034	1.995	95	175	12,4	8,5	442,0	225.000	63.175	Serie	Serie	65.000		84.056
75 2.4 TD	2.792.335	2.393	112	184	11,7	7,4	442,0	225.000	63.175	Serie	Serie	65.000		84.056
164 2.0 Twin Spark	3.128.260	1.962	148	210	9,2	12,1	455,5	225.000	80.000	Serie	Serie	65.000	280.000	110.000
164 2.0 V6 Turbo	4.983.598	1.996	210	240	7,2	10,1	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	65.000	Serie	Serie
164 3.0 V6	4.808.260	2.959	192	230	7,9	12,3	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	65.000	Serie	110.000
164 Quadrifoglio	5.570.260	2.959	200	231	7,7	11,3	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	65.000	Serie	Serie
164 2.5 TD	3.972.165	2.500	117	204	10,8	7,6	455,5	Serie	80.000	Serie	Serie	65.000	280.000	110.000
Spider 2.0 le	3.429.598	1.962	126	190	9,0	9,1	425,8		45.000	Serie	Serie	Serie		Serie

ARO

Aro 10 Techo Lona	1.120.749	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0							
Aro 10 Techo Duro	1.228.269	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0							
243 D	1.677.136	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0							
244 D	1.720.480	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0							

AUDI

80 2.0 E	2.896.015	1.984	115	190	11,8	9,3	448,2	246.256	43.176	117.806	Serie	Serie	143.609	123.906
80 2.3 E	3.386.015	2.309	133	200	9,8	9,8	448,2	Serie	43.176	117.806	Serie	Serie	143.609	123.906
80 2.3 E Aut.	3.576.014	2.309	133	197	11,2	10,5	448,2	Serie	43.176	117.806	Serie	Serie	143.609	123.906
80 2.3 E Quattro	4.131.014	2.309	133	200	9,9	10,5	448,2	Serie	43.176	117.806	Serie	Serie	143.609	123.906
80 2.8 E V6	4.216.014	2.771	174	220	8,0	10,3	448,2	Serie	43.176	117.806	Serie	Serie	143.609	123.906
80 2.8 E V6 Quattro	4.766.015	2.771	174	220	8,0	11,4	448,2	Serie	43.176	117.806	Serie	Serie	143.609	123.906
80 1.9 TDI	2.948.108	1.896	90	174	14,1	5,4	448,2	246.256	43.176	117.806	Serie	Serie	170.280	123.906
100 2.3 E	3.696.014	2.309	133	202	10,2	10,5	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	143.436	158.231
100 2.3 E Quattro	4.496.014	2.309	133	202	10,4	10,7	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	143.436	158.231
100 2.3 E Aut.	3.966.014	2.309	133	202	11,9	10,5	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	143.436	158.231
100 2.8 E	4.586.014	2.771	172	218	8,0	10,4	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	143.436	158.231
100 2.8 E Quattro	5.196.014	2.771	172	218	8,0	11,8	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	143.436	158.231
Coupe 2.3 E Cat.	4.110.015	2.309	133	211	9,2	10,4	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	143.436	158.231
Coupe 2.3 E Quattro Cat.	4.850.015	2.309	133	211	9,2	10,0	433,6	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	143.436	158.231
Coupe 20V Track Front	4.495.202	1.994	160	215	9,0	11,04	33,6	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	143.436	158.231
Coupe 20V Quattro	5.052.203	1.994	160	215	8,9	11,0	433,6	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	143.436	158.231
Coupe 2.3 20V Cat.	4.692.015	2.309	170	217	8,6	11,3	433,6	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	143.436	158.231
Coupe 2.3 20V Quattro Cat.	5.252.014	2.309	170	217	8,4	11,3	433,6	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	143.436	158.231
Coupe S-2	6.309.203	2.226	220	248	6,1	11,8	440,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	143.436	158.231
V-8	9.454.529	3.562	250	244	7,6	13,2	487,5	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	143.436	158.231
V-8 Aut.	9.814.529	3.562	250	235	9,0	14,0	487,5	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	143.436	158.231

BERTONE

Frecciamber TD T. Duro	3.714.758	2.443	116	153	13,9	10,9	414,5	230.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Frecciamber 2.7 T. Duro	3.714.758	2.693	129	160	13,4	12,2	414,5	230.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Frecciamber 2.7 T. Cabrio	3.714.758	2.693	129	160	13,4	12,2	414,5	230.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

BMW

316i 2p	2.290.921	1.596	103	176	12,1	9,6	432,5	175.000	93.314	108.867	56.570	Serie	Serie	175.000	190.560
316i 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	Serie	168.000	154.328
316i 4p Aut. (gama 91)	2.897.183	1.596	100	184	16,1	10,9	443,5	259.153	93.314	108.867	56.570	Serie	Serie	168.000	154.328
318i 2p	2.553.655	1.795	115	189	10,8	10,1	432,5	175.000	93.314	108.867	Serie	Serie	Serie	175.000	154.328
318i 4p (gama 91)	2.999.920	1.776	113	199	11,3	10,1	443,5	259.153	93.314	108.867	Serie	Serie	Serie	168.000	154.328
318i 4p Aut. (gama 91)	3.244.919	1.776	113	198	12,3	10,3	443,5	259.153	93.314	108.867	Serie	Serie	Serie	168.000	154.328
318i S	2.778.656	1.796	136	202	9,9	8,5	432,5	175.000	93.314	108.867	Serie	Serie	Serie	168.000	151.632
320i 2p	3.161.014	1.991	129	191	10,6	9,2	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	175.000	154.328
320i 4p (gama 91)	3.464.413	1.991	150	214	9,3	10,6	443,5	259.153	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	168.000	154.328
320i 4p Aut. (gama 91)	3.734.414	1.991	150	214	10,8	11,0	443,5	259.153	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	168.000	154.328
320i Cabrio	4.459.751	1.990	129	191	11,5	9,3	432,5								

PRECIOS

Finalmente quedó aprobada la reducción de cinco puntos en el Impuesto sobre el Valor Añadido en todos los productos que gravaban el 33 por ciento.

Este es el caso de los automóviles de turismo, que pasan de estar sujetos al 33 por ciento de IVA a tener un tipo de imposición del 28 por ciento.

Esta semana mantenemos todavía los precios gravados con un 33 por ciento de IVA ya que no hemos querido aventurarnos a realizar directamente la bajada de cinco puntos hasta que las marcas no nos confirmen sus nuevos precios. Esto se debe principalmente a la posibilidad de que el reajuste de precios de las marcas no se limite, en algunos casos, a la aplicación de 28 por ciento de IVA solamente.

Se puede realizar una sencilla operación matemática para determinar aproximadamente el precio actual de cada modelo. Consiste en tomar el precio del vehículo, dividirlo entre 1,33 y multiplicarlo por 1,28. De esta forma obtendremos el precio exacto del vehículo en el caso de que la marca sólo realice el reajuste pertinente del tipo de IVA frente a los precios que hasta la fecha estaban vigentes.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
325i 2p	3.902.016	2.494	171	221	8,3	11,5	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	154.328
325i 4p (gama 91)	4.321.014	2.494	192	234	7,9	11,8	443,5	259.153	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i 4p Aut. (gama 91)	4.559.413	2.494	192	231	8,9	12,0	443,5	259.153	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i X 2p	4.789.750	2.494	171	210	9,0	11,7	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	240.227
325i X 4p	4.954.751	2.494	171	210	9,0	11,7	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	240.227
325i Cabrio	5.219.751	2.494	171	214	9,0	11,5	432,5	175.000	70.755	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Touring	4.984.413	2.494	171	221	8,8	11,5	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i X Touring	5.944.414	2.494	171	210	9,7	11,7	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	54.098
M3	6.997.602	2.302	200	234	6,7	10,6	434,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
M3 Cabrio	9.847.603	2.302	200	234	7,3	10,6	434,5	-	93.314	-	Serie	Serie	Serie	Serie
M3 Sport Evolution	8.447.602	2.467	238	248	6,5	10,1	434,5	-	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Z-1	8.544.413	2.494	171	239	7,9	10,4	392,7	-	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325 TD (gama 91)	3.773.107	2.498	115	198	12,0	7,5	443,5	259.153	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	154.328
325 TD Aut. (gama 91)	4.048.107	2.498	115	194	12,8	7,8	443,5	259.153	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	154.328
324 TD Touring	4.462.507	2.443	115	187	12,3	7,0	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
520i	4.144.413	1.990	150	211	10,6	9,8	472,0	Serie	118.608	Serie	Serie	Serie	Serie	210.011
525i	5.197.602	2.494	192	225	8,6	9,0	472,0	Serie	118.608	Serie	Serie	Serie	Serie	169.786
535i	6.156.413	3.430	211	235	7,7	14,5	472,0	Serie	118.608	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
M-5	9.847.929	3.535	315	250	6,3	16,8	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
525 TDS	4.616.108	2.498	143	207	11,0	7,7	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	258.238
525 TDS Aut.	4.928.107	2.498	143	205	11,6	8,1	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	258.238
730i	6.277.602	2.986	197	225	9,3	15,0	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	212.094
735i	7.942.603	3.420	220	236	8,3	15,0	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
735i IL	8.347.602	3.420	220	236	8,3	15,0	502,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
750i A	10.537.929	4.988	300	240	7,4	15,0	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
750i AL	12.397.929	4.988	300	254	7,4	15,0	502,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850i	12.547.929	4.988	300	250	6,8	15,5	478,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

CITROËN

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
AX 3p 11 TE 4V	1.109.937	1.124	55	156	13,2	6,2	352,5	-	19.237	-	-	-	-	-
AX 3p 11 TE 5V	1.140.357	1.124	55	158	12,9	6,3	352,5	162.224	19.237	-	-	-	-	-
AX 3p 11 TRE 5V	1.218.155	1.124	55	158	12,9	6,3	352,5	162.224	19.237	15.028	15.028	-	-	48.090
AX 3p 14 TGS	1.300.493	1.360	75	175	10,8	6,8	352,5	162.224	19.237	-	-	-	-	48.090
AX 3p 14 TZX	1.362.246	1.360	75	175	10,8	6,8	352,5	162.224	19.237	Serie	Serie	-	-	48.090
AX 3p GT	1.423.305	1.360	85	177	9,3	7,3	351,7	162.224	19.237	15.028	15.028	-	-	48.090
AX 3p GTI	1.710.915	1.360	100	190	8,7	7,5	351,7	162.224	-	-	-	-	164.674	Serie
AX 5p 11 TE 4V	1.175.848	1.124	55	156	13,2	6,2	352,5	-	19.237	-	-	-	-	-
AX 5p 11 TE 5V	1.206.266	1.124	55	158	13,2	6,3	352,5	162.224	19.237	-	-	-	-	-
AX 5p 11 TRE 5V	1.285.054	1.124	55	158	12,9	6,3	352,5	162.224	19.237	15.028	15.028	-	-	48.090
AX 5p 14 TGS	1.367.392	1.360	75	175	10,8	6,8	352,5	162.224	19.237	15.028	15.028	-	-	48.090
AX 5p 14 TZX	1.429.145	1.360	75	175	10,8	6,8	352,5	162.224	19.237	Serie	Serie	-	-	48.090
AX 5p GT	1.490.305	1.360	85	177	9,3	7,3	351,7	162.224	19.237	15.028	15.028	-	-	48.090
AX 3p 14 TD	1.326.902	1.360	53	155	16,5	4,7	352,5	-	19.237	-	-	-	-	-
AX 3p 14 TRD	1.394.830	1.360	53	155	16,5	4,7	352,5	-	19.237	15.028	15.028	-	-	48.090
AX 5p 14 TD	1.393.798	1.360	53	155	16,5	4,7	352,5	-	19.237	-	-	-	-	-
AX 5p 14 TRD	1.467.859	1.360	53	155	16,5	4,7	352,5	-	19.237	15.028	15.028	-	-	48.090
ZX 5p 1.4 Reflex	1.613.769	1.360	75	172	13,7	6,8	407,1	151.153	31.681	-	-	-	-	67.294
ZX 5p 1.4 Avantage	1.709.343	1.360	75	172	13,7	6,8	407,1	151.153	31.681	20.706	20.706	-	-	67.294
ZX 5p 1.4 Aura	1.778.789	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 Volcano	2.261.864	1.905	130	201	8,3	8,6	407,1	151.153	31.681	Serie	Serie	Serie	192.567	Serie
ZX 5p 1.9i 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	1.968.737	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	Serie	220.767	66.419
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	Serie	Serie
BX GTI 16V Prestige	3.200.577	1.905	160	215	8,6	9,9	424,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
BX 19 TZS Break	2.496.350	1.905	107	191	10,4	8,0	424,0	191.037	64.137	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
BX TD	1.886.149	1.796	60	155	17,2	6,8	424,0	-	42.339	24.472	24.472	88.740	-	-
BX 19 TD	2.085.940	1.905	71	157	13,8	7,2	424,0	171.895	42.339	24.472	24.472	88.740	-	-
BX 19 TZD 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 TGD Break	2.429.790	1.905	65	151	17,0	7,2	424,0	191.037	64.137	-	-	-	-	-
XM 2.0i Luxe	3.255.260	1.998	130	205	11,5	8,6	470,8	Serie	49.040	Serie	Serie	Serie	210.696	70.056
XM 2.0i Luxe Aut.	3.593.454	1.998	130	202	14,4	8,1	470,8	Serie	49.040	Serie	Serie	Serie	210.696	70.056
XM 2.0i Grand Luxe	4.069.945	1.998	130	202	11,5	8,6	470,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XM 2.0i Grand Luxe Aut.	4.336.159	1.998	130	206	14,4	8,6	470,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XM V6i	5.041.259	2.849	170	222	9,7	13,9	470,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XM V6i Aut.	6.307.454	2.849	170	220	10,9	13,9	470,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XM V6i 24V	6.011.545	2.975	200	235	8,6	11,4	470,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XM Diesel Luxe	3.475.861	2.138	83	171	17,6	7,7	470,8	Serie	49.040	Serie	Serie	Serie	210.696	70.056
XM TD Grand Luxe	4.395.430	2.088	110	192	12,4	8,0	470,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	210.696	Serie

DAIHATSU

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Apptmase 1.6 iX 16V 5p	2.290.952	1.589	105	185	9,8	8,5	426,0	200.000	24.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rocky TD Intercooler EX	3.184.578	2.765	102	145	17,2	12,6	411,5	187.293	35.715	-	-	-	-	-
Rocky TD Intercooler EL	3.383.740	2.765	102	145	17,2	12,6	411,5	187.293	35.715	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Ferata EL II	2.462.374	1.589	85	143	14,2	11,8	368,5	196.000	24.685	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

FERRARI

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Mondial T	15.906.940	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	16.979.919	3.405	300	275	5,6	9,9	423,0	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	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	Serie	Serie
Testarossa	29.0													



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 Advantage, el ZX 1.4 Reflex con aire acondicionado, el ZX 1.9 Diesel Reflex y el ZX 1.4 Aura con equipamiento de lujo.

ZX 1.4 Reflex:
100.000 pesetas de descuento.

BX gasolina:
150.000 pesetas de descuento según versiones.

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 Clax 1.6	1.918.788	1.598	90	177	12,1	7,8	421,0	147.000	27.000	Serie	Serie	72.000		
Orion Ghia 1.6	2.001.788	1.598	90	177	12,1	7,8	421,0	147.000	27.000	Serie	Serie	Serie	105.000	
Orion Ghia 1.6i	2.134.788	1.598	108	185	10,4	7,9	421,0		27.000	Serie	Serie	Serie	105.000	
Orion CLX 1.8 D	1.794.788	1.753	60	155	18,9	6,7	421,0	147.000	27.000	(1)	(1)	(1)		
Orion Ghia 1.8 D	2.001.788	1.753	60	155	18,9	6,8	421,0	75.000	27.000	Serie	Serie	Serie	105.000	
Sierra XR4 2.0i 3p.	2.523.108	1.998	125	195	9,7	9,2	442,5		44.000	Serie	Serie	Serie		
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		44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	
Sierra CLX 2.0i 4x4 4p	3.029.918	1.998	125	190	10,2	9,1	446,5		44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	
Sierra Ghia 2.0i 4p	2.739.918	1.998	125	195	9,7	7,9	446,5		44.000	Serie	Serie	Serie		Serie
Sierra Ghia 2.0i Cat. 4p.	2.822.918	1.998	118	190	10,0	8,2	446,5		44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	
Sierra Cosworth 4x4 4p	4.562.203	1.998	220	240	6,9	12,7	449,5		44.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sierra CLX 1.8 TD 4p.	2.280.389	1.753	75	160	16,4	6,5	446,5		44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	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		44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	
Sierra Ghia 2.0i 5p.	2.739.918	1.998	125	195	9,7	7,9	442,5		44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	Serie
Sierra Ghia 2.0i 5p. Cat.	2.822.918	1.998	118	190	10,0	8,2	442,5		44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	Serie
Sierra XR4 2.0i 5p.	2.623.108	1.998	125	195	9,7	9,2	442,5		44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	
Sierra XR4 2.0i 4x4 5p.	3.291.202	1.998	125	195	10,4	9,2	442,5		44.000	Serie	Serie	Serie		Serie
Sierra CLX 1.8 TD 5p	2.280.389	1.753	75	160	16,4	6,5	442,5		44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	
Sierra CLX 2.0i Fam.	2.439.918	1.998	125	195	9,7	8,0	451,0		44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	
Sierra CLX 1.8 TD Fam.	2.280.389	1.753	75	160	16,5	6,8	451,0		44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	
Scorpio 2.0i GL 4p.	3.237.919	1.998	125	189	10,8	9,8	474,1		65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.0i Ghia 4p.	3.652.919	1.998	125	189	10,8	9,8	474,1		65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.9i GL 4p.	3.657.203	2.935	145	208	9,2	12,6	474,1		65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.9i Ghia 4p.	4.072.203	2.935	145	208	9,2	12,6	474,1		65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.9i Ghia 4x4 4p	4.862.203	2.935	145	208	9,7	12,6	474,1		65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio Cosworth 24V	5.819.203	2.935	195	225	8,8	12,7	474,5		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.0i GL 5p.	3.237.919	1.998	125	189	10,8	9,8	466,9		65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.0i Ghia 5p.	3.652.919	1.998	125	189	10,8	9,8	466,9		65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio Ghia 2.9i 5p	4.072.203	2.935	145	204	9,2	12,6	466,9		65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.5 TD GL 4p.	3.440.918	2.498	92	173	14,2	8,1	474,5		65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

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

HONDA

Civic 1.6i 16V LSI	2.181.787	1.493	90	182	9,7	7,6	408,0	200.000		Serie	Serie	Serie		
CRX	3.001.788	1.590	130	212	7,5	7,2	375,0		Serie	Serie	Serie			
Concerto GL 1.4 16V	2.001.013	1.396	88	175	11,0	8,1	426,5	200.000		Serie	Serie	Serie		
Concerto 1.6i 16V 4p	2.812.014	1.590	130	196	9,5	8,4	441,5		Serie	Serie	Serie	Serie		
Concerto 1.6i 16V aut. 4p	3.062.013	1.590	124	190	10,0	8,8	441,5		Serie	Serie	Serie	Serie		
Concerto 1.8i 16V 5p	2.401.014	1.590	130	196	9,5	8,4	426,5	200.000		Serie	Serie	Serie	1	
Concerto 1.6i 16V aut. 5p	2.977.014	1.590	124	190	10,0	8,8	426,5		Serie	Serie	Serie	Serie		
Accord 2.0i 16V	3.321.787	1.997	135	202	9,2	9,3	468,5		Serie	Serie	Serie	Serie		
Accord 2.0i 16V aut.	3.771.787	1.997	135	196	11,2	9,2	468,5		Serie	Serie	Serie	Serie		
Prelude 2.0i 16V 4WS	4.021.787	1.958	150	204	8,0	8,5	446,0		Serie	Serie	Serie	Serie		
NSX 3.0i VTEC	12.054.528	2.977	274	270	5,9	11,0	440,5		Serie	Serie	Serie	Serie		

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	3.436.108	1.929	116	145	14,1	10,7	407,0		Serie	Serie	Serie	Serie		
------------------------------	-----------	-------	-----	-----	------	------	-------	--	-------	-------	-------	-------	--	--

INNOCENTI

990 SE	1.356.350	993	53	143	16,2	7,3	318,0			Serie				
990 SL	1.236.651	993	53	143	16,2	7,3	318,0			Serie				
990 MSE Aut.	1.436.985	993	53	145	16,2	7,4	318,0			Serie				
Turbo de Tomara	1.535.706	993	72	162	18,8	8,9	313,8			Serie				Serie
990 DSE	1.525.906	993	37	124	...	5,7	318,0			Serie				

ISUZU

Trooper LS 2.8 TD 3p	3.390.219	2.771	108	156	19,7	10,4	407,5		Serie	Serie	Serie	Serie		
Trooper LS 2.8 TD 5p	3.682.919	2.771	108	156	19,7	10,4	447,0		Serie	Serie	Serie	Serie		

JAGUAR

XJ6 3.2	6.634.329	3.239	200	211	9,1	12,7	499,0		Serie	131.330	Serie	Serie	Serie	173.350
XJ6 4.0	7.746.329	3.980	223	225	7,6	13,3	499,0		Serie	131.330	Serie	Serie	Serie	173.350
Sovereign 3.2	7.533.329	3.239	200	211	9,1	12,7	499,0		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sovereign 4.0	8.560.329	3.980	223	220	8,6	14,4	499,0		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sovereign V12	8.832.328	5.343	295	230	7,7	17,5	496,0		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Daimler 4.0	9.883.329	3.980	223	220	8,6	14,4	499,0		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Daimler DD6	10.056.329	5.345	260	223	8,9	16,9	499,0		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJS 4.0 Coupé	8.746.329	3.960	223	228	7,9	13,4	476,4		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJS V12 Coupé	10.516.329	5.345	280	237	8,2	16,6	476,4		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJS V12 Cabrio	11.611.320	5.345	280	230	8,5	16,8	476,4		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
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	1.569	78	127	23,0	11,5	372,0		26.000					

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
LANCIA														
Y-10 Fire	1.066.659	999	45	148	16,0	6,0	339,2							
Y-10 Mia	1.134.688	999	45	148	16,0	6,0	332,2		Serie	Serie	Serie			
Y-10 1.1 LX	1.260.039	1.108	57	151	15,2	6,1	339,2		19.418	Serie	Serie			
Y-10 LX Selectronic	1.385.039	1.108	57	150	17,5	6,3	339,2		19.418	Serie	Serie			
Y-10 Ego	1.491.069	1.108	57	151	15,2	6,1	339,2			Serie	Serie			Serie
Y-10 1.3 GT	1.442.039	1.301	78	175	12,0	7,2	339,2		19.418	Serie	Serie			51.870
Delta 1.5 LX	1.593.788	1.498	82	165	12,0	7,4	389,5			Serie	Serie			Serie
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 Le	2.248.013	1.585	143	204	8,7	9,6	389,5		36.575	Serie	Serie	62.244		Serie
Delta HF Integrale 16V	4.525.203	1.995	210	220	5,7	10,6	390,0	182.609	36.575	Serie	Serie	Serie	269.990	Serie
Debra 1.600 L.e	2.136.760	1.591	90	180	12,1	9,5	434,3	239.400	39.900</					



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 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.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
190 E 2.3	4.188.014	2.298	132	203	10,6	9,8	444,8	330.000	133.740	78.000	Serie	Serie	Serie	128.345
190 E 2.6	4.848.015	2.597	160	208	9,2	11,5	444,8	330.000	133.740	78.000	Serie	Serie	Serie	128.345
190 E 2.5 16V	7.086.014	2.498	195	235	7,7	10,8	444,8	330.000	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie
190 D	3.402.200	1.997	75	164	17,9	7,3	444,8	330.000	133.798	78.000	49.100	Serie	122.200	128.345
190 D 2.5	3.998.920	2.497	94	177	15,1	8,4	444,8	330.000	133.798	78.000	Serie	Serie	Serie	128.345
190 D 2.5 Turbo	4.475.514	2.495	126	192	11,5	8,0	444,8	330.000	133.798	78.000	Serie	Serie	Serie	128.345
200 E	4.587.054	1.996	118	195	12,0	9,5	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
230 E	4.748.866	2.298	136	202	11,2	9,8	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
260 E	5.547.054	2.597	160	209	9,8	11,9	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
260 E 4 Matic.	7.133.054	2.597	160	218	10,7	10,1	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 E	5.987.054	2.960	188	228	8,8	11,2	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 E 4 Matic.	7.537.054	2.960	188	220	9,1	11,2	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 E 24V	6.687.054	2.960	231	240	8,0	13,1	470,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
500 E	13.535.380	4.973	326	250	6,1	14,9	475,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
230 GE	6.053.865	2.298	136	200	11,4	10,3	465,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 GE	7.137.054	2.960	188	228	8,8	12,1	465,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 GE 24V	8.037.055	2.960	231	240	8,0	13,1	465,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
200 TE	5.183.554	1.996	118	195	13,9	9,8	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
230 TE	5.362.053	2.298	136	203	11,4	9,8	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 TE	6.577.054	2.960	188	228	9,0	11,2	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 TE 4 Matic.	8.141.154	2.960	188	207	8,1	11,2	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 TE 24V	7.283.554	2.960	231	240	8,4	13,1	465,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
200 D	4.380.051	1.997	75	160	18,5	7,6	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
250 D	4.782.771	2.497	94	176	16,5	7,7	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
250 D Turbo	5.537.054	2.497	126	195	12,3	7,7	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 D	5.185.958	2.966	113	190	13,7	8,6	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 D 4 Matic.	6.885.959	2.966	113	183	16,0	8,6	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 D Turbo	5.822.054	2.966	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	2.966	147	196	12,8	9,6	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
200 TD	5.042.740	1.997	75	160	21,7	7,6	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
250 TD	5.420.459	2.497	94	176	16,5	7,7	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 TD Turbo	6.866.054	2.966	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	2.966	147	196	12,8	9,6	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 SE	8.873.554	3.199	231	230	8,9	14,5	511,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	137.300
300 SEL	9.228.554	3.199	231	230	8,9	14,5	521,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	137.300
400 SE	10.625.880	4.196	286	250	7,6	14,2	511,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	137.300
400 SEL	11.075.880	4.196	286	250	7,7	14,2	521,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	137.300
500 SE	11.366.880	4.973	326	250	6,7	15,1	511,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	137.300
500 SEL	11.957.879	4.973	326	250	6,7	15,1	521,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	137.300
600 SE	17.697.380	5.987	408	250	6,0	17,3	511,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
600 SEL	18.383.865	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	222	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	5.989.868	2.437	69	125	28,1	12,7	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 GE ST Corto	6.309.384	2.960	125	165	13,5	20,5	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 GD ST Corto	6.233.008	2.966	83	138	22,2	13,6	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
230 GE ST Largo	6.145.228	2.298	93	145	17,1	15,2	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
250 GD ST Largo	6.550.878	2.497	69	125	28,1	12,7	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MITSUBISHI

Galant GTI 16V	3.276.994	1.997	145	204	8,8	9,8	454,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Galant 2.0 GLS i 5p	2.476.334	1.997	111	190	10,6	8,5	454,0	159.600	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Galant Dynamic 4 Sp	4.277.154	1.997	150	207	9,2	9,9	457,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI GL T. L.	3.181.508	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	3.683.288	2.477	105	140	17,6	14,5	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero V6 GLS Corto	3.683.288	2.972	150	160	12,5	16,5	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI GLX Largo	3.683.288	2.477	105	140	21,5	14,5	472,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero V6 GLS Largo	5.066.608	2.972	150	160	14,0	16,5	472,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MORGAN

4/4-1600 IE Cat 2A	5.260.504	1.598	104	190	8,0	8,5	389,0	Serie						
4/4-1600 IE Cat 4A	5.515.914	1.598	104	190	8,0	8,5	389,0	Serie						
Plus-4 2.0 2A	6.428.544	1.996	140	195	7,5	10,0	396,0	Serie						
Plus-4 2.0 4A	6.624.638	1.996	140	195	7,5	10,0	396,0	Serie						
Plus-8 3.9 EFI	7.948.224	3.947	191	210	5,8	11,8	396,0	Serie						

NISSAN

Sunny SLX 1.6 16V 3p.	2.050.828	1.597	95	180	10,4	7,5	397,5	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sunny SLX 1.6 16V 4p.	2.120.829	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.	2.766.924	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	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Primera 1.6 SLX 16V 4p.	2.174.919	1.597	95	185	10,4	7,8	440,0	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Primera 2.0i SLX 16V 4p.	2.418.919	1.998	122	200	9,9	8,5	440,0	133.000	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	Serie	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	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Maxima 3.0 Aut.	4.686.924	2.960	170	210	8,7	11,0	476,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
100 NX	3.336.923	1.998	143	210	8,2	9,5	413,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
200 SX Turbo	4.290.914	1.809</												

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 beneficiarán de una rebaja del cinco por ciento en su precio final.



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.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
PANTHER														
Panther Kallista	5.431.014	2.833	150	195	7,2	6,5	389,0							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		22.850		22.850			25.800
106 XR 1.4	1.341.069	1.360	75	175	11,4	6,7	356,4	147.200	25.800		22.850			25.800
106 XT 1.4	1.476.068	1.360	75	175	11,4	6,7	356,4	147.200	25.800	Serie	Serie		165.000	51.500
106 XSI	1.721.069	1.360	100	190	9,6	7,3	356,4		25.800	Serie	Serie		165.000	Serie
205 Style 3p	1.143.000	1.124	55	155	14,6	7,0	370,5		25.800					25.800
205 Winner 3p	1.251.000	1.124	55	146	14,6	7,0	370,5		25.800					25.800
205 Plus 3p	1.327.068	1.294	65	156	13,8	8,2	370,5		25.800					25.800
205 XT 3p	1.560.219	1.360	85	178	10,9	8,5	370,5	147.200	25.800					51.500
205 Rallye 3p	1.614.418	1.294	103	190	9,6	8,5	370,5		25.800					25.800
205 Aut. 3p	1.717.788	1.580	80	166	14,2	8,1	370,5	147.200	25.800			78.900		25.800
205 GTX 3p	1.736.588	1.592	94	181	10,6	9,3	370,5		25.800	Serie	Serie			Serie
205 GTI 3p	2.041.788	1.905	130	206	7,8	9,0	370,5	147.200	25.800	Serie	Serie			Serie
205 Style 5p	1.203.000	1.124	55	155	14,6	7,0	370,5		25.800					25.800
205 Winner 5p	1.311.000	1.124	55	155	14,6	7,0	370,5		25.800					25.800
205 GR 5p	1.431.689	1.294	65	156	13,8	8,2	370,5		25.800	20.600	20.600			25.800
205 SR 5p	1.542.468	1.294	65	156	13,8	8,2	370,5		25.800	Serie	Serie			25.800
205 GT 5p	1.621.418	1.360	85	178	10,9	8,9	370,5	147.200	25.800	Serie	Serie			51.500
205 XAD 3p	1.295.600	1.769	60	155	15,1	6,6	370,5		25.800					25.800
205 Winner D 3p	1.462.100	1.769	60	155	15,1	6,6	370,5		25.800					25.800
205 Plus D 3p	1.484.199	1.769	60	155	15,1	6,6	370,5		25.800	Serie	Serie	78.900		25.800
205 XTD 3p	1.653.200	1.769	60	155	15,1	6,6	370,5	147.200	25.800	Serie	Serie	78.900		25.800
205 TD 3p	1.848.600	1.769	78	175	12,2	6,0	370,5		25.800	Serie	Serie	78.900		Serie
205 Winner D 5p	1.522.099	1.769	60	155	15,1	6,6	370,5		25.800					25.800
205 GRD 5p	1.581.800	1.769	60	155	15,1	6,6	370,5		25.800	20.600	20.600			25.800
205 GTD 5p	1.712.300	1.769	60	155	15,1	6,6	370,5	147.200	25.800	Serie	Serie	78.900		25.800
205 TD 5p	1.908.600	1.769	78	175	12,2	6,0	370,5		25.800	Serie	Serie	78.900		Serie
205 Cabrio CJ	2.194.000	1.360	70	174	12,3	7,8	370,5		25.800	20.600	20.600			Serie
205 Cabrio CTI	2.943.118	1.580	115	190	9,7	8,0	370,5	147.200	25.800	Serie	Serie	78.900		Serie
309 Trio	1.671.069	1.294	65	164	13,6	8,2	405,0		30.900					30.900
309 GL Profil	1.596.888	1.294	65	164	13,6	8,2	405,0		30.900					30.900
309 Look	1.645.469	1.294	65	164	13,6	8,2	405,0		30.900					30.900
309 Aur	2.122.618	1.580	80	165	17,1	9,1	405,0	151.600	30.900	Serie	Serie	Serie		30.900
309 GT	1.717.288	1.442	83	173	12,3	8,3	405,0		30.900					30.900
309 Best Line	1.706.788	1.580	92	180	10,5	7,5	405,0		30.900					30.900
309 GT 1.6	1.906.288	1.592	94	179	10,5	8,8	405,0	151.600	30.900	Serie	Serie	Serie		61.900
309 GT 1.9	2.109.687	1.905	105	191	10,4	8,3	405,0	151.600	30.900	Serie	Serie	Serie		72.100
309 GTI	2.129.119	1.905	105	190	10,4	8,3	405,0	151.600	30.900	Serie	Serie	Serie		Serie
309 GTX	2.328.283	1.905	130	199	8,0	9,1	405,0	151.600	30.900	Serie	Serie	Serie		Serie
309 GTI 16V	2.574.913	1.905	160	220	7,6	9,8	405,0		30.900	Serie	Serie	Serie		Serie
309 Trio D	1.677.200	1.905	65	162	16,8	6,4	405,0		30.900					30.900
309 GLD Profil	1.745.800	1.905	65	162	16,8	6,4	405,0	151.600	30.900					30.900
309 Best Line D	1.887.200	1.905	65	162	16,8	6,4	405,0		30.900					30.900
309 GTD	2.010.700	1.905	65	162	16,8	6,4	405,0	151.600	30.900	Serie	Serie	Serie		61.900
309 Look D	1.856.699	1.905	65	162	16,8	6,4	405,0		30.900	Serie	Serie	Serie		30.900
309 GTDT	2.271.699	1.769	78	175	13,0	8,4	405,0	151.600	30.900	Serie	Serie	Serie		Serie
405 GL	2.048.119	1.580	92	176	11,6	9,0	441,0		45.300					45.300
405 GR	2.372.919	1.905	110	185	10,2	8,9	441,0	175.200	45.300					45.300
405 GR x 4	3.234.319	1.905	110	185	10,2	8,9	441,0		45.300	Serie	Serie	Serie		45.300
405 GR Break	2.498.719	1.905	110	185	10,7	8,9	441,0	175.200	45.300					45.300
405 SRI	2.857.114	1.905	125	198	9,7	10,2	441,0		45.300	Serie	Serie	Serie	249.700	(1)
405 SRI Aut.	3.035.613	1.905	125	198	11,9	10,2	441,0		45.300	Serie	Serie	Serie	249.700	(1)
405 GTX	2.915.513	1.905	125	198	9,7	10,2	441,0		45.300	Serie	Serie	Serie	249.700	Serie
405 STI	3.211.283	1.905	125	198	9,7	10,2	441,0		45.300	Serie	Serie	Serie	249.700	Serie
405 MI 16	3.645.514	1.905	160	219	8,6	9,8	441,0		45.300	Serie	Serie	Serie	249.700	Serie
405 MI 16 x 4	4.145.913	1.905	160	215	8,6	9,0	441,0		45.300	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
405 GLD	2.402.300	1.905	70	165	16,4	5,8	441,0	175.200	45.300					45.300
405 GRDT	2.697.119	1.769	90	180	12,2	6,2	441,0	175.200	45.300					45.300
405 GRDT Break	2.805.418	1.769	90	180	12,2	6,2	441,0	175.200	45.300					45.300
405 SRTD	3.071.918	1.769	90	180	12,2	6,2	441,0		45.300	Serie	Serie	Serie		(1)
605 SRI	3.320.283	1.998	130	203	10,3	8,6	472,1		60.000	Serie	Serie	Serie	249.800	Serie
605 SVI	3.395.082	1.998	130	203	10,3	8,6	472,1		60.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SVI Aut	4.151.783	1.998	130	197	13,0	9,4	472,1		60.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SV 3.0	4.982.714	2.975	170	222	8,9	10,8	472,1		60.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SV 3.0 Aut.	5.287.583	2.975	170	217	9,9	11,7	472,1		60.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SV 24	5.967.203	2.975	200	235	8,0	11,0	472,1		60.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SRTD	3.900.118	2.088	110	193	11,6	7,9	472,1		60.000	Serie	Serie	Serie	249.700	Serie
605 SVDT	4.439.488	2.088	110	193	11,6	7,9	472,1		58.300	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
NOTA: Opción 1: incluye llantas de aleación ligera y elevalunas eléctricos traseros: 118.500 ptas.														
POLONEZ														
Polonez 1500	1.116.787	1.461	75	160	10,1	8,6	420,0							
PORSCHE														
968	7.885.014	2.990	240	252	6,5	11,9	432,0		Serie	147.630	Serie	Serie	Serie	Serie
968 Tiptronic	8.474.530	2.990	240	247	7,9	12,3	432,0		Serie	147.630	Serie	Serie	Serie	Serie
968 Cabrio	9.082.014	2.990	240	258	6,5	11,9	432,0		Serie	147.630	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 2 Coupé	10.705.903	3.800	250	280	5,7	11,3	425,0		Serie	183.540	Serie	Serie	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	280	6,6	13,2	425,0		Serie	183.540	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
911 Carrera 2 Cabrio	12.129.003	3.600	250	260	5,7	11,3								

RENAULT

OFERTAS

R-5:
80.000 pesetas de descuento.

Clio:
80.000 pesetas de sobretasación del coche usado.

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

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

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



MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
R-25 TXI	4.076.014	1.995	140	207	9,5	9,3	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 V8 Turbo	8.619.203	2.975	250	265	5,8	11,9	441,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Espace RN 2.2i	3.044.919	2.165	110	175	12,9	10,3	442,9	200.000	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Espace RT 2.2i	3.654.918	2.165	110	175	12,9	10,3	442,9	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	250.000	Serie
Espace RT 2.2i Quadra	4.234.919	2.165	110	170	13,9	11,0	442,9	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Espace RXE 2.8 V6i	4.829.203	2.849	153	195	10,3	13,0	442,9	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Espace RN 2.1 TD	3.474.919	2.068	88	160	15,0	8,5	442,9	200.000	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Espace RT 2.1 TD	4.054.918	2.068	88	160	15,0	8,5	442,9	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Jeep Cherokee Chief	3.684.014	3.960	189	180	10,0	15,5	428,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Jeep Cherokee Limited	4.851.014	3.968	178	170	10,2	14,2	428,8	Serie	45.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Jeep Wrangler	2.053.571	2.461	105	145	13,6	14,3	381,3	Serie	29.500	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

ROLLS ROYCE/BENTLEY

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
RR Silver Spirit	24.301.530	6.750	218	204	10,0	21,0	527,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
RR Silver Spur	27.947.529	6.750	218	204	10,0	21,0	537,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Corniche Convertible	37.010.529	6.750	218	206	10,0	21,0	519,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Bentley Eight	19.119.029	6.750	218	204	10,0	21,0	527,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Bentley 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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Mini After Eight	1.106.574	968	41	129	17,0	5,7	305,0	-	-	-	-	-	-	-
Rover 111 L 3p	1.199.099	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	-	-	-	-	-
Rover 114 S 5p	1.384.068	1.396	76	165	10,3	6,3	352,1	-	19.000	-	-	-	-	-
Rover 114 SL 5p	1.456.069	1.396	76	165	10,3	6,3	352,1	-	19.000	-	-	-	-	-
Rover 114 GTI 16V	1.637.788	1.396	95	180	9,8	6,5	352,1	-	19.000	-	-	-	-	-
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	9,5	9,8	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	-	-	-	-	-
Rover 214 GSi 16V 5p	2.039.069	1.396	95	174	11,9	7,4	422,0	182.500	30.000	-	-	-	-	-
Rover 216 GSi 16V 5p	2.305.920	1.590	115	192	9,8	8,6	422,0	182.500	30.000	-	-	-	-	-
Rover 216 GSi 16V Aut. 5p	2.447.920	1.590	116	190	11,5	8,7	422,0	182.500	30.000	-	-	-	-	-
Rover 216 GTI 16V 3p	2.477.014	1.590	130	200	8,6	8,7	422,0	182.500	30.000	-	-	-	206.000	Serie
Rover 216 GTI 16V 5p	2.558.013	1.590	130	200	8,6	8,7	422,0	182.500	30.000	-	-	-	206.000	Serie
Rover 414 GSi 16V	2.170.788	1.396	95	180	11,9	6,5	436,5	182.500	30.000	-	-	-	-	-
Rover 416 GSi 16V	2.398.918	1.590	116	192	9,8	8,6	436,5	182.500	30.000	-	-	-	-	-
Rover 416 GSi 16V Aut.	2.540.919	1.590	114	190	11,5	8,7	436,5	182.500	30.000	-	-	-	-	-
Rover 416 GTI 16V	2.676.014	1.590	130	196	9,2	8,4	436,5	182.500	30.000	-	-	-	206.000	Serie
Rover 418 QSD Turbo	2.546.014	1.789	38	170	12,0	6,1	436,5	-	30.000	-	-	-	-	-
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 Vitese	4.935.013	2.675	177	215	8,6	10,4	469,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

SAAB

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
900i 16V 3p	2.974.319	1.985	128	180	11,5	10,2	469,0	165.000	63.000	Serie	Serie	Serie	249.000	142.000
900i 16V 5p	3.173.819	1.985	128	180	11,5	10,2	469,0	165.000	63.000	Serie	Serie	Serie	249.000	142.000
900 S 16V 3p	3.268.014	1.985	145	190	11,0	10,4	469,0	Serie	63.000	Serie	Serie	Serie	249.000	142.000
900 S 16V 5p	3.494.114	1.985	145	190	11,0	10,4	469,0	Serie	63.000	Serie	Serie	Serie	249.000	142.000
900 S 16V Cabrio	5.529.014	1.985	145	190	11,0	10,4	469,0	Serie	63.000	Serie	Serie	Serie	249.000	142.000
900 T Sport 16V 3p	4.624.514	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	5.350.514	2.290	200	230	8,0	10,7	462,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CST Sport 2.3 16V	6.454.717	2.290	200	230	8,0	10,7	462,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

SANTANA

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
2.5 D Corto Techo duro	2.010.180	2.495	64	110	34,0	10,5	366,1	-	-	-	-	-	-	-
2.5 D Largo Techo duro	2.234.525	2.495	64	110	34,0	10,5	449,9	-	-	-	-	-	-	-
2.500 D Corto	2.339.744	2.495	64	110	34,0	10,5	366,1	-	-	-	-	-	-	-
2.500 D Largo	2.683.488	2.495	64	110	34,0	10,5	449,9	-	-	-	-	-	-	-

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/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	6											



SEAT

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.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include models like Celica 2.0i 16V, Supra 3.0i Turbo, etc.

UMM

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include models like 100 DA Corto, 100 DTI Corto, etc.

VOLKSWAGEN

Large table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include models like Polo Fox 1.05 4V, Polo Classic C 1.3 5V, etc.

VOLVO

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include models like 440 GL, 440 GLS, etc.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include models like 460 GL, 460 GLE, etc.

WARTBURG-TRABANT

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Berlina, Familiar.

YUGO

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include models like 45 A, 45 A Star, etc.

VOLKSWAGEN

OFERTAS

Golf: Todos los modelos, de la gama Collection 5 puertas, tienen un descuento de 125.000 pesetas.

Jetta: Hasta 200.000 pesetas de sobretasación del coche usado.

Passat: Hasta un siete por ciento de descuento en algunas versiones.

PRECIOS COCHES NUEVOS

Motor 16
Suscríbese a Motor 16



Motor 16 cuenta a sus lectores al volante de todos los modelos. Desde los fuera de serie hasta los utilitarios. Conozca el mundo del motor cilindro a cilindro.

Su suscripción a Motor 16 le garantiza no perderse un solo número, recibir semanalmente la mejor información del automóvil, con rigor y amenidad.

Viva a fondo su propio coche, los Grandes Premios, el deporte, los consejos técnicos. Conozca todos los precios de coches nuevos y usados. Todo esto escrito por los mejores especialistas del motor.

Aprovechese de nuestra fabulosa oferta a Motor 16 con un 20% de descuento.

MOTOR 16: SU OTRA VELOCIDAD

Subscription form with fields for name, address, phone, and price options for different regions (Spain, Europe, Africa, Asia).

VIRTUDES

- Silencio de marcha
- Precio equilibrado
- Motor elástico

AUDI 100 2.8E
 Precio: 4.586.014 ptas.

- Desarrollos del cambio largos
- Dirección muy asistida
- Manejo del cambio

DEFECTOS

VIRTUDES

- Confort de marcha
- Comportamiento general
- Motor elástico

PEUGEOT 605 SV 3.0
 Precio: 4.982.714 ptas.

- Dirección muy asistida
- Tacto del pedal de embrague
- Motor ruidoso en alta

DEFECTOS



AUDI 100 2.8E CONTRA PEUGEOT 605 SV 3.0

ASPIRANTES DE LUJO

El dominio del segmento de las berlinas de lujo ya no es una cuestión exclusiva de las marcas alemanas. El Peugeot 605 se enfrenta al renovado Audi 100 con flamante motor V6 y le pone las cosas difíciles. Ambos modelos presentan buenos argumentos.

ESTE singular duelo está marcado por la peculiar trayectoria de los dos modelos enfrentados. Por una parte, tenemos que el Audi 100, modelo de una reputación intachable, sube un escalón más en su valoración al disponer de un brillante motor de seis cilindros en V. Por su parte, el Peugeot se mantiene en su empeño de convencer, a la exigente clientela del segmento, de que un fabricante de coches populares es capaz de fabricar excelentes coches de lujo.

A primera vista, nos encontramos con dos magníficas berlinas que superan holgadamente los cuatro metros y medio de largo, con generosos maleteros y una buena amplitud interior. El Peugeot aporta en este sentido un aprovechamiento del espacio muy bien estudiado, fruto de su experiencia en el campo de los coches de segmentos inferiores. El Audi, sin embargo, tiene un diseño más tradicional. Se han mejorado



COMO UN SALÓN
Tanto el Audi (izquierda), como el Peugeot (derecha) disfrutan de un excelente confort. Los asientos del Audi son algo más firmes, lo cual se agradece en los viajes largos.



CUESTION DE DISEÑO
En estos modelos se aprecian las diferentes tendencias de los diseñadores franceses y alemanes.

mucho las cualidades de habitabilidad respecto al anterior Audi 100 y también dispone de un maletero muy generoso.

EN VANGUARDIA

En cuanto a su estructura general, también hay diferencias notables. Por una parte, Audi se mantiene firme a su tradición de fabricar coches de tracción a las ruedas delanteras y, a pesar de la adopción del nuevo motor de seis cilindros en V, la disposición general del coche se mantiene inalterada. El motor va delante, dispuesto longitudinalmente. Las suspensiones son de corte convencional, con un eje torsional en el eje posterior y un sistema independiente delante. Peugeot ha



V6 PARA TODOS
Los dos motores tienen un excelente rendimiento, aunque el del Audi (arriba) resulta algo mejor.



FICHA TECNICA

	AUDI 100	PEUGEOT 605
MOTOR		
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero transversal
Numero de cilindros	6, en V	6, en V
Cilindrada (c.c.)	2.771	2.975
Arbol de levas	1 x 2 en cabeza	1 x 2 en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	10,3 a 1	9,5 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	174 CV (128 Kw)/5 500	170 CV (125 Kw)/5 600
Par máximo / r.p.m.	24,5 Mkg (250 Nm)/3 000	24,5 Mkg (240 Nm)/4 600
TRANSMISIÓN		
Tracción	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual, de 5 marchas	Manual, de 5 marchas
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	8,9/17,0/24,1	8,9/15,4/22,6
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	30,5/37,4	29,2/36,9
Embrague	Mando hidráulico	Mando hidráulico
DIRECCIÓN		
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Vueltas de volante	3,2	2,3
Diametro de giro (m)	10,3	12
FRENOS		
Delante	Discos ventilados	Discos ventilados
Detrás	Discos	Discos
Antibloqueo	Si	Si
SUSPENSIONES		
Delantero	Ind. MacPherson	Ind. MacPherson
Trasero	Semi-dependiente	ind. Brazos transversales
RUEDAS		
Llantas (pulgadas)	Chapa (6J X 15)	Aleación (6,5J X 15)
Neumáticos	195/65 VR 15	205/60 VR 15
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg)	1.400	1.415
Capacidad depósito combus	80	80

colocado los elementos de su coche de forma que ocupen el menor espacio posible. Así pues, el motor va dispuesto de forma transversal en la parte delantera, mientras que las suspensiones son totalmente independientes en las cuatro ruedas.

Ambos modelos recurren a un motor de seis cilindros en V, lo cual parece norma obligada para que un coche de esta categoría despunte. El del Peugeot ronda los tres litros, cifra habitual en este tipo de motores, mientras que el Audi se queda en los 2,8 litros. Esta diferencia de cilindrada no afecta demasiado al coche alemán, que responde a las mil maravillas haciendo gala de una suavidad de funcionamiento envidiable y, además, tiene cuatro caballos más.

Estos motores tienen un funcionamiento sensacional en todo régimen. Los sistemas de alimentación están encomendados a inyecciones electrónicas y, tal y como es normal, ambos están catalizados, por lo tanto, el uso de gasolina sin plomo es obligatorio. El seis cilindros del Audi es de construcción más moderna que el de su rival francés. Después de mucho tiempo empleando los motores de cinco cilindros en línea, con y sin turbocompresor, el fabricante alemán ha desarrollado un ligerísimo motor que, además de sus compactas dimensiones, dispone de un avanzado sistema de alimentación variable que permite que el motor se desenvuelva muy bien a cualquier régimen. Por su parte, la mecánica del Peugeot se recupera bien en baja, pero se muestra un tanto reacia a subir de vueltas cuando se pasa por encima de las cuatro mil revoluciones por minuto.

TRENES DE CARRETERA

Cualquiera de los dos modelos es capaz de superar los doscientos kilómetros por hora con bastante soltura. Unas relaciones de cambio, mucho más apropiadas, permiten al Peugeot superar a su rival en aceleraciones y velocidad máxima, pero las excelencias del motor del Audi consiguen vencer el poco favorable desarrollo de su cambio para imponerse en recuperaciones. En cualquier caso, el nivel de prestaciones de ambos está bien alto. Por lo que se refiere a consumos, aunque la ci-



LA LÓGICA
En el Audi todos los elementos están dispuestos de forma muy racional y no hay el más mínimo problema de adaptación.



LA ESTÉTICA
En el 605 se ha cuidado mucho la estética, aunque las amplias hileras de botones no resultan del todo prácticas.



ALTA VELOCIDAD
Tanto el Audi (arriba) como el Peugeot (abajo), disfrutan de una seguridad envidiable a cualquier velocidad. En el Audi el eje posterior rebota en cuanto el asfalto se ondula.



CONSUMOS



Datos en l/100 km	AUDI	PEUGEOT
CIUDAD		
A 26 km/h de promedio	13,1	12,7
CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	7,8	8,4
En conducción rápida	12,2	15,8
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	9,2	9,9
A 140 km/h de cruceo	10,6	10,7
CONSU. MED. PONDERADO		
Litros/100 km	11,1	11,1
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	675	670

SONORIDAD



	AUDI	PEUGEOT
Ai ralentí	43,5	45,6
A 60 km/h	56,9	61,8
A 90 km/h	61,9	62,9
A 120 km/h	64,9	66,6
A 140 km/h	67,4	68,2
A tope	75,1	76,2

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

PRESTACIONES



	AUDI	605
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	209	218,3
ACELERACION		
400 m salida parada (seg.)	16,7	15,9
1 000 m salida parada (seg.)	30,7	30,8
0-100 km/h (seg.)	9,2	9,8
Metros recorridos	153	178
RECUPERACION		
400 m desde 40 km/h en IV (seg.)	18,1	18,6
400 m desde 40 km/h en V (seg.)	20,0	20,8
1 000 m desde 40 km/h en IV (seg.)	33,3	35,0
1 000 m desde 40 km/h en V (seg.)	36,9	38,6
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	9,8	11,7
Metros recorridos	276	241
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	12,6	16,6
Metros recorridos	350	465

FRENOS



	AUDI	605
DISTANCIAS DE FRENADO		
En metros		
A 60 km/h	18,0	15,8
A 100 km/h	47,2	41,6
A 120 km/h	61,6	63,2

EQUIPAMIENTO



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

OPCIONES

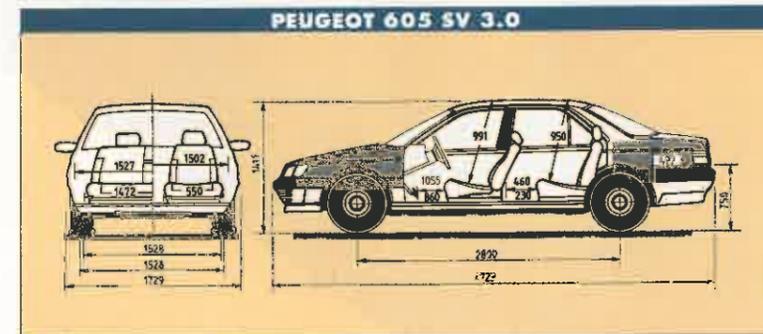
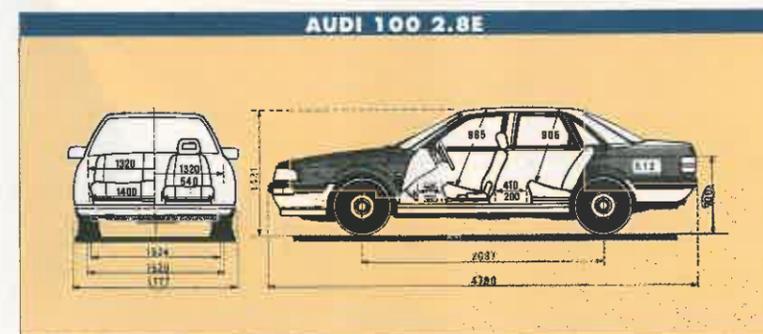
AUDI: Asientos delanteros regulables electrónicamente 184.064 ptas. Asientos delanteros deportivos 61.714 ptas. Asientos delanteros calentables 54.179 ptas. Tapicería de piel y acabados en cuero y madera 345.883 ptas. Computadora de a bordo 40.544 ptas. Llantas de aleación de 6J x 15 pulgadas 158.231 ptas. Pintura metálica con efecto perlá 96.158 ptas.

PEUGEOT: Asientos regulables electrónicamente y calentables 118.400 ptas. Asientos con mando eléctrico y calefacción + Techo corredizo eléctrico 252.900 ptas. Asientos con mando eléctrico y calefacción + Tapicería de cuero 376.100 ptas. Pintura metálica bicapa 60.000 ptas.

fra de consumo medio ponderado arroja un empate, lo cierto es que en carretera el Audi resulta más económico que su rival, pero pierde su ventaja en los trayectos urbanos, puesto que, una vez más, los largos desarrollos obligan a cambiar de marcha más de la cuenta y por lo tanto se hace girar al motor a un régimen más alto de lo debido.

Queda claro que cualquiera de estos dos coches pueden satisfacer a un usuario que busque un vehículo cómodo para realizar largos viajes. El confort de marcha es muy bueno en ambos, pero hay un punto en el cual el Audi es realmente sobresaliente: el nivel sonoro. La excelente insonorización y las casi nulas vibraciones que provienen del motor, hacen que los ocupantes se sientan ajenos a lo que ocurre en el exterior. Si bien el diseño general del interior difiere bastante poco de la anterior versión, lo cierto es que se mantiene un aire de lujo y distinción que no resulta tan evidente en su rival. El Peugeot resulta también muy cómodo y la suspensión tiene el equilibrio justo entre el confort y la seguridad, pero el resultado no es tan sorprendente como en el Audi. El ruido del motor no llega a ser molesto, pero se deja oír. La posición

MECANICA	
1º AUDI 100	La mecánica está bien estudiada y, en particular, el nuevo motor V6 resulta muy agradable de utilizar, sin ser demasiado gastón.
2º PEUGEOT 605	El aspecto más brillante de la mecánica del 605 es su acertado esquema de suspensiones.
COMPORTAMIENTO	
1º PEUGEOT 605	El equilibrio de comportamiento del 605 se pone de manifiesto en cuanto se sale de las carreteras principales.
2º AUDI 100	Tiene un comportamiento óptimo, pero digiere mal las irregularidades del asfalto.
RENDIMIENTO	
1º AUDI 100	A pesar de tener unos desarrollos bastante largos, el Audi se mueve con mucha agilidad sin gastar demasiado.
1º PEUGEOT 605	En términos generales, el coche francés está muy bien adaptado a las necesidades españolas.
CONFORT	
1º AUDI 100	En este apartado juega a su favor un motor silencioso y sin vibraciones. Sin embargo, no está de más una mayor amplitud posterior.
2º PEUGEOT 605	La ventaja del Peugeot sobre su rival consiste en su amplitud interior y en las confortables suspensiones, pero resulta más ruidoso.
CARROCERIA	
1º PEUGEOT 605	Es más amplio que el Audi y los centímetros están mejor aprovechados. El maletero es suficiente para cinco ocupantes.
2º AUDI 100	Es algo más estrecho que el Peugeot, pero mejora mucho la amplitud de su predecesor. El maletero resulta apropiado.
ECONOMIA	
1º PEUGEOT 605	En virtud de su completo equipamiento, el Peugeot supone una compra acertada a pesar de que el precio inicial es ligeramente superior.
1º AUDI 100	La calidad y la inclusión de sistemas de seguridad como el Procon-Ten hacen del Audi una buena opción.



al volante no ofrece ninguna pega, ya que en los dos modelos las posibilidades de regulación del asiento y el volante son múltiples. La climatización es buena en ambos, aunque la manipulación resulta más fácil en el coche alemán.

El punto en el que el Peugeot se destaca es en la anchura interior. Sus generosas dimensiones exteriores confieren al interior unos centímetros extra que marcan la diferencia, sobre todo en el asiento posterior. Mientras que en el 605

tres adultos se pueden sentar con cierta holgura, en el Audi esta operación se realiza con bastantes estrecheces.

SEGURIDAD TOTAL

Ya en movimiento, nos encontramos con dos coches muy seguros con sus correspondientes sistemas antibloqueo de frenos y con un comportamiento envidiable. Se puede rodar con cualquiera de ellos a un ritmo muy elevado sin que se aprecie el menor síntoma de inseguridad. La dirección del Peugeot resulta demasiado asistida cuando se rueda a velocidades intermedias. Sin embargo, si se apura el potencial del motor, el endurecimiento automático de la misma coloca las cosas en su sitio. Ninguno de los modelos enfrentados dispone de



sistemas antipatinamiento por la sencilla razón de que no los necesitan. La motricidad es buena en ambos y tan sólo se despega el Peugeot de su rival cuando las condiciones de la carretera empeoran. La suspensión del Peugeot absorbe todas las irregularidades del suelo sin alterar la trayectoria. En cambio, el eje del Audi protesta con algún que otro rebote.

GRANDES ESPACIOS
Los maleteros de estos modelos están entre los más grandes de su categoría. Son amplios y muy aprovechables.

Victor Piccione
Fotos: José Robledo

DATOS DEL COMPRADOR

PEUGEOT Fabricante/Importador: Peugeot Talbot España, S.A. Carretera de Villaverde, km. 7,6 28041 Madrid. Teléfono (91) 347 20 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilometraje. **Red de postventa:** 445 puntos.

AUDI Importador: SEAT, S.A. Pau Clans 162 08 032 Barcelona. Teléfono (93) 215 81 53. **Garantía:** Un año sin límite de kilometraje. **Red de postventa:** 1 052 puntos de asistencia en toda España.

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE TURISMOS
1º LUIS PÉREZ SALA (Alfa-Romeo Pirelli)

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLIES
1º JOSÉ M. PONCE (BMW-Pirelli)

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLIES DE TIERRA
1º JOSÉ M.ª BARDOLET (Ford-Pirelli)

SUBCAMPEONATO DEL MUNDO DE RALLIES
2º CARLOS SAINZ (Toyota-Pirelli)

CAMPEONATO DE ESPAÑA RAIDS MARCAS
1º RAMÓN VILA (Nissan-Pirelli)

UNA GRAN COSECHA

CAMPEONATO DE ESPAÑA RAIDS DIESEL
1º JOSÉ L. JUVANTENY (Nissan-Pirelli)

CAMPEONATO DEL MUNDO DE MOTOCROSS 500 cc
1º GEORGES JOBE (Honda-Pirelli)

CAMPEONATO DE EUROPA DE SUPERBIKES
1º DAVIDE TARDOZZI (Ducati-Pirelli)

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE ENDURO 125 cc
1º JAUME COLOM (KTM-Pirelli)

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE ENDURO SUPERIOR A 125 cc
1º HEINZ KINIGARDNER (KTM-Pirelli)

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE MOTOCROSS 125 cc
1º MOISÉS BERNÁRDEZ (Yamaha-Pirelli)

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLIES
1º IGNACIO BULTO/ÁLVARO BULTO (Cagiva-Pirelli)

CAMPEONATO DE ESPAÑA CRITERIUM S.M. 125 cc
1º MANUEL GIBERNAU (Cagiva-Pirelli)

Le brindamos la cosecha Pirelli del 91, una gran cosecha. Como cada año, Pirelli ha cosechado importantes victorias en todos los terre-

nos de la alta competición. Y se la brindamos porque es usted, al fin y al cabo, quien, al elegir un neumático Pirelli, se beneficia de toda la expe-

riencia acumulada en cada uno de nuestros triunfos.

Para que descubra que llegar a Pirelli es llegar con ventaja.



PIRELLI

NISSAN PRIMERA DLX 4P
EL MAS ECONOMICO

Por 2,4 millones de pesetas, el Primera diésel ofrece un confort de marcha y un comportamiento extraordinarios. Pero los 75 caballos del motor atmosférico de dos litros se quedan cortos.

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

La moda turbodiésel no llega, de momento, a este modelo que se tiene que conformar con un motor discreto, aunque eso sí, muy económico y agradable.

El interior del Nissan Primera diésel no tiene nada que envidiar al de sus hermanos mayores de gama. El habitáculo está muy bien resuelto y los asientos son de primera. Los delanteros sujetan el cuerpo casi como en el modelo más deportivo y sus múltiples reglajes permiten colocarse en la postura perfecta para conducir. La butaca trasera admite a tres adultos, con la particularidad de que los cinturones traseros quedan resguardados en un hueco especial y mo-

VIRTUDES

- Consumo reducido
- Comportamiento noble
- Acabado excepcional

NISSAN PRIMERA 2.0D LX
 Precio: 2.393.919 ptas

- Potencia escasa
- Desarrollos largos
- Aire acondicionado y ABS no disponibles en opción.

DEFECTOS



FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque en fundición y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.974 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 84,5 mm. Carrera: 88 mm. Compresión: 22,2 a 1. Potencia máxima: 75 CV (55 Kw) a 4.800 rpm. Par máximo: 13,5 Mkg (132 Nm) a 4.800 rpm. Alimentación: Bomba de inyección. Combustible: Gasóleo.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con mando mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,0 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,7 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 20,8 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 28,9 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 36,6 km/h.

DIRECCION: Sistema: De cremallera y piñón con asistencia. Vueltas de volante entre topes: 3,0 vueltas. Diámetro de giro: 10,6 metros.

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

SUSPENSION: Delantera: Independiente multibrazo, con amortiguadores, muelles y barra estabilizadora. Trasera: Independiente, de brazos paralelos, con amortiguadores y barra estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: 185/80 TR 13. Llantas de chapa de 5j x 13 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.240 kg. Capacidad del depósito de combustible: 60 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 30,8 km/h de promedio	8,0
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	5,6
En conducción rápida	9,3
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	7,7
A 140 km/h de cruceo	8,9
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	7,1
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	745

OPCIONES
Pintura metalizada: 40.000 pts.



SOBRE RAÍLES
El comportamiento del Primera no ofrece la más mínima duda. Va sobre raíles.



TRAGAMILLAS
Gracias a su económico motor, el Primera es un coche ideal para realizar largos viajes.

lestan muy poco. Los cuatro reposacabezas del coche son regulables.

El maletero del Primera es muy aprovechable por sus formas, sin aristas pronunciadas y con una profundidad muy destacable. El acabado no puede ser mejor y, esa extraña habilidad de los japoneses para cuidar y terminar las cosas bien, se vuelve a poner de manifiesto también en esta versión, por muy diésel que sea. Los mandos, fáciles de utilizar, están dispuestos con increíble lógica en el salpicadero, sólo que, en este caso, el cuentavueeltas se ha sustituido por un desmesurado reloj horario (éstos de marketing volviendo a hacer de las suyas).

El aire acondicionado no está disponible ni de serie ni en opción, un punto a tener en cuenta ya que otros modelos similares lo ofrecen, a igualdad de precio, incluso de serie. Para paliar de algún modo esta ausencia, la aireación de la versión diésel es correcta y las salidas de aire de buen tamaño y bien situadas.

TECNICA PRECISA

El cambio es una delicia por precisión, suavidad y rapidez de funcionamiento, una virtud más reconocida en este modelo, por la necesidad de andar cambiando muy a menudo dada las características de motor y sus desarrollos.

En el comienzo de la prueba nos referíamos a la discreta potencia de esta mecánica para un chasis de lo mejorcito. Sin embargo, habría que matizar algo este comentario, sobre todo, teniendo en cuenta que, aunque hoy en día las mecánicas turboalimentadas mueven a los mejores diésel del mercado, también existe un segmento inferior en el que el Primera Diesel tiene un hueco ganado a pulso.

Con el cronómetro en la mano, lo cierto es que las aceleraciones arrojan cifras muy dignas en relación a sus rivales más directos (Renault 21 o Peugeot 405). No ocurre lo mismo con las recuperaciones, menos brillantes por culpa de unos desarrollos que obligan a cambiar más de lo normal, en un intento de aprovechar el máximo rendimiento del motor. En la versión de cinco puertas se acortan, ligeramente, los desarrollos de cuarta y quinta pero no existe diésel con este tipo de carrocería.

El Nissan con motor diésel, llanea estupendamente a velocidades superiores a los 140 kilómetros por hora (su velocidad máxima es de 165 kilómetros por hora) con un consumo ridículo, sin embargo le cuesta alcanzar de nuevo el rit-



FRENOS



MUCHO RELOJ
Entre la instrumentación destaca el enorme reloj, pero se echa en falta en cuentavuelitas.

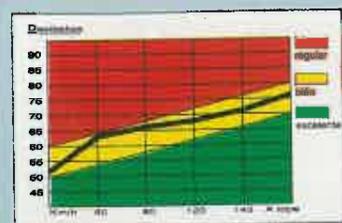


A 60 Km/h	18,9
A 100 Km/h	47,8
A 120 Km/h	75,1

SONORIDAD



POTENCIA JUSTA
Los 75 caballos del motor resultan un tanto justos para las pretensiones del coche.



Al ralentí:	51,7
A 60 Km/h:	63,7
A 90 Km/h:	66,4
A 120 Km/h:	68,3
A 140K m/h:	71,6
A Tope:	75,4

PRESTACIONES



VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	165,0
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	20,6
1.000 m salida parada	38,5
De 0 a 100 km/h	17,8
Recorriendo (metros)	321
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en IV	21,2
400 m desde 40 km/h en V	23,4
1.000 m desde 40 km/h en IV	40,2
1.000 m desde 40 km/h en V	44,9
De 80 a 120 km/h en IV	18,5
recorriendo (metros)	521
De 80 a 120 km/h en V	23,5
recorriendo (metros)	656

DATOS DEL COMPRADOR

Fabricante/Importador: Nissan Motor Ibérica, S.A. Panamá 7. 08034 Barcelona. Red de postventa: 640 puntos. Garantía: Tres años sin límite de kilómetros.



BUEN NIVEL
El interior está muy bien acabado y el confort general se encuentra al mejor nivel.

mo cuando un camión o algún coche se interpone en su camino. En esas situaciones, como también en subidas de montaña o desniveles grandes, la correcta utilización del cambio permite contrarrestar esta deficiencia.

En su día el Primera más deportivo, la versión GT, nos sorprendió gratamente con un comportamiento excepcionalmente eficaz. La versión diésel, con el mismo bastidor y el mismo sistema de suspensiones pero mucha menos potencia que transmitir al suelo, nos ha acercado al comportamiento ideal. La suspensión delantera multibrazo, común a todos los Primera, permite realizar con el coche una marcha ideal

con un confort inesperado en toda circunstancia, algo que agradecen tanto el conductor como los pasajeros.

El coche frena bien para su nivel de prestaciones, sin embargo volvemos a encontrar otra laguna al no ofrecerse, ni en opción, el antibloqueo de frenos.

En la dirección no se han escatimado medios, ofreciendo una asistencia muy bien adaptada a las necesidades del coche.

Nos queda hablar de un apartado importante en los diésel, nos falta hablar del ruido extra que tienen que soportar los ocupantes en un vehículo de estas características. En el caso que nos ocupa, el trabajo se ha realizado a conciencia y los niveles acústicos no son nada elevados, gracias a lo cual la comodidad interior, ya de por sí elevada, no se ve perjudicada por el sonido del motor.

El Nissan Primera DLX no es uno de los mejores

diésel del mercado, sin embargo en algunos apartados, como el referente al comportamiento o el consumo, se encuentra en los primeros lugares del segmento. Lástima que de momento no se ofrezca una versión dotada de turbo. En cualquier caso, el conductor amante de la conducción sosegada y económica encontrará, en este Primera, un vehículo cómodo, espacioso y poco glotón. ○

Andrés Más
Fotos: J.A.Díaz



EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

▲ La dirección asistida es de serie y muy bien adaptada. Se agradece sobre todo en ciudad y en maniobras.

▲ Cuenta con reposacabezas regulables, elevalunas eléctricos y cierre centralizado.

▲ El asiento y el volante son regulables en altura, lo que permite adoptar la posición adecuada para cada conductor.

EN CONTRA

▼ No se ofrece el aire acondicionado ni en opción, defecto grave en un país caluroso como el nuestro.

▼ Tampoco está el ABS entre la lista de opciones. ¿Qué pasa con los que quieren más seguridad?

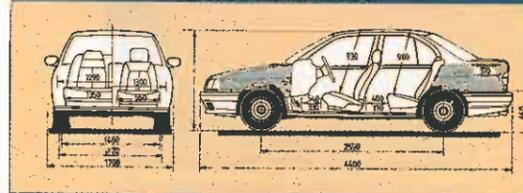
▼ Se ha sustituido el cuentavuelitas que montan las versiones de gasolina por un reloj de grandes dimensiones.

GRAN CAPACIDAD
Su maletero es muy aprovechable, gracias a la ausencia de aristas y a su profundidad.

FRENTE A SUS RIVALES

Peugeot 405 GLD, Renault 21 GTD, Opel Vectra GL 1.7 D, y Seat Toledo GLD Turbo son los rivales, por precio y caballos, del Primera de nuestra prueba. El Renault se lleva el gato al agua en equipamiento, aunque hay que tener en cuenta que es de los menos brillantes y también ligeramente más caro. En precio arrasa el Toledo, que es el único que se permite utilizar un turbo, ofrecer un buen equipamiento y costar 200.000 pesetas menos que cualquiera de los rivales. En comportamiento copan los primeros puestos Primera y 405. El Opel no tiene término medio, se ofrecen dos versiones con 57 y 82 caballos, atmosférica y turbo, la primera se queda muy por detrás del resto de contrincantes, la segunda entra en precio y prestaciones en el grupo de cabeza.

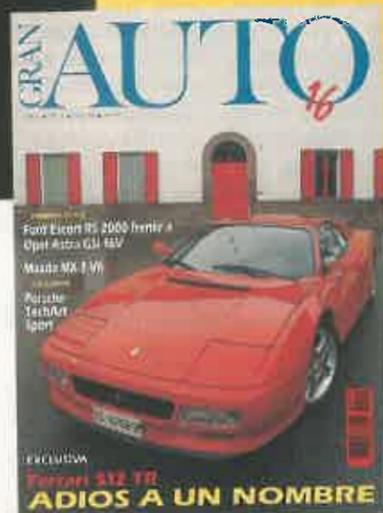
NISSAN PRIMERA





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

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



La gran revista de unos pocos.

MAGAZINE

MERCADO



LA EXPORTACION: VALVULA DE ESCAPE

EN un año de fuerte retroceso de las ventas de automóviles en el mercado doméstico, la exportación vuelve a ser la válvula de escape del sector.

Así, esta actividad aparecerá en el presente ejercicio la cuarta parte (más concretamente el 24 por ciento) de las exportaciones totales españolas, con un incremento total de cinco puntos respecto a 1990.

En volumen, las ventas exteriores ascenderán a unos 6 billones de pesetas, de los que 1,4 billones corresponderán a los ingresos por esas ventas de la industria de automoción.

Estos datos fueron adelantados por el secretario de Estado de Comercio, Miguel Angel Feito, en el acto de presentación de

un número especial de la revista «Información Comercial Española» dedicada al sector de automoción.

De acuerdo con esos datos, hasta el mes de octubre (última fecha cerrada), las exportaciones correspondientes a este sector se elevaron a 1,09 billones de pesetas, con un incremento del 21,7 por ciento respecto a los diez primeros meses de 1990, y frente a una exportación global de 5,06 billones de pesetas (aumento del 12,2 por ciento).

Tanto Miguel Angel Feito como el presidente de ANFAC, Carlos Espinosa de los Monteros, que también asistió al acto, coincidieron en destacar que el automóvil absorbe prácticamente la mitad del crecimiento de las exporta-

ciones españolas durante el actual ejercicio.

Por otra parte, el secretario de Estado de Comercio reafirmó la importancia del reto que debe afrontar este sector industrial en los próximos años y destacó que es necesario equiparar el tratamiento de las inversiones exteriores al que tienen otros países, con el objetivo prioritario de atraer inversión suplementaria, homologar el tratamiento fiscal al capital exterior y mejorar, en la medida de lo posible, la cualificación profesional de todos los trabajadores.

En este sentido, pidió a las centrales sindicales que elaboren sus propias estrategias, de esta ma-

nera sería posible mantener las inversiones foráneas en el sector, evitando el incremento de los costes laborales.

Estas estrategias afirmó Miguel Angel Feito no pasan sólo por la moderación salarial, sino que además se consigue una mejora de la productividad y de la calidad, así como de la aceptación de la movilidad funcional y geográfica

FORD ESPAÑA EN CANARIAS

FORD España acaba de hacerse cargo de la distribución de los coches de esta marca en el

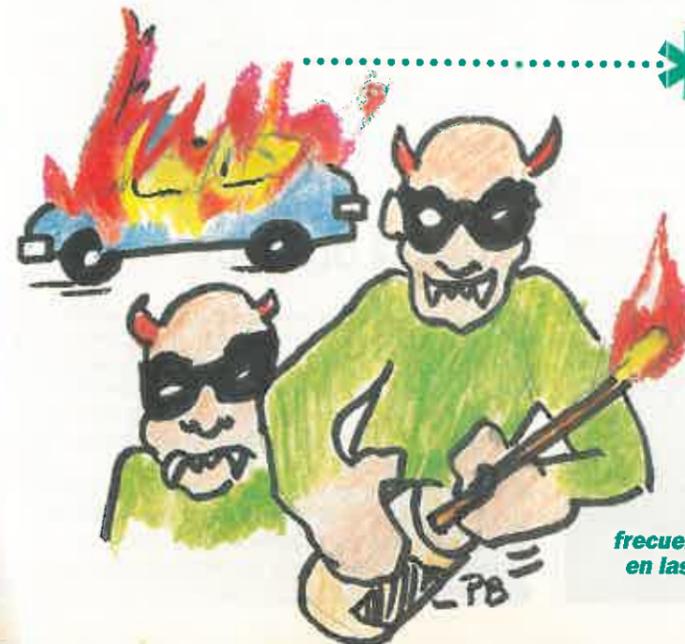


archipiélago canario. Hasta ahora, Ford en Canarias de-

pendía de la red destinada por esta casa al continente africano. Mucho se ha tardado en remediar esta ilógica situación que separaba la actividad comercial entre los concesionarios de las islas con los de la Península. Desde ahora, todos dependerán de la casa central de Ford en España.

Paralelamente, Ford espera contestación de Mazda para concretar alguna posible colaboración entre las dos marcas, a la vez que estudia todavía el montar una planta de motores del tipo Z en España, más concretamente en la factoría de Almusafes en Valencia.

Motor 16 / 55



VANDALOS CON ZAMBOMBA

Durante la Nochebuena, ha sido detenido en Madrid un joven, identificado como David S.M., acusado de incendiar, al menos, cuatro de los 13 automóviles que ardieron en la capital a lo largo de esa noche. Los coches fueron previamente rociados con gasolina, lo que pone de manifiesto la premeditación de estos hechos, denunciados por los vecinos y lamentablemente frecuentes desde hace ya algunos meses en las calles de Madrid y otras capitales españolas.

LO QUE HAY
QUE SABER

TRACCION A LAS CUATRO RUEDAS

CADA vez son más frecuentes los coches de turismo de tracción integral. Y nos referimos específicamente a los turismos y no a los todo-terreno puros. Vamos a analizar algunas peculiaridades de este tipo de automóviles.

¿En qué condiciones es recomendable un 4WD?

Las siglas 4WD significan 4 wheel drive (cuatro ruedas motrices). Con ello se logra una mejor adherencia en todo tipo de terrenos: secos, húmedos, embarrados o helados.

Con los actuales neumáticos y sistemas de transmisión, un coche de potencia media, incluso con tracción delantera, apenas presenta problemas de tracción sobre suelo seco. Por lo tanto, los 4WD están especialmente indicados para mejorar la tracción en suelo poco adherente o con potencias de elevado rango, como es el caso de los coches de competición.

Dejando al margen este apartado deportivo, un 4WD es recomendable siempre que se rueda con frecuencia sobre suelo húmedo, o con riesgo de hielo y nieve. Sobre suelo seco, sólo con potencias por encima de los 200 caballos, tiene cierta justificación.

¿Es cierto que consume mucho más un coche de tracción integral?

56 / Motor 16



En principio, a igualdad de motor, un coche de cuatro ruedas motrices consume más porque tiene que arrastrar más elementos de la cadena de transmisión, en la que se

intercalan diferenciales en los que se pierde, por fricción, parte de la energía desarrollada por el motor.

¿Exigen este tipo de coches, un mantenimiento más cuidadoso?

QUERIDOS
COCHES

TRISTE SUBASTA

LA primera tentativa organizada en España de llevar a cabo una subasta al estilo de las europeas, aunque de proporciones más modestas, se saldó con un fracaso. En efecto, GTB Subastas

ofreció treinta y seis automóviles de colección y clásicos y de ellos sólo se adjudicaron dos, mientras que tres más salieron sin que nadie superase las ofertas que antes había recibido el subastador. Las razones del fiasco están en la escasa información y publicidad, en la falta de costumbre y la desconfianza de los com-

Toda complejidad mecánica necesita de un mayor grado de atenciones.

Por ejemplo, hay que ser algo más cuidadoso con los periodos de engrase. Además, este tipo de coches es frecuente utilizarlos en terreno embarrado, por lo que los bajos, sufren más que los de cualquier otro coche que rueda siempre sobre asfalto.

¿Consumen más neumáticos?

No. El desgaste de los neumáticos es más uniforme. Dependiendo del reparto del par entre cada eje, el desgaste será prácticamente igual en cada una de las cuatro ruedas.



pradores -a la gente le gusta probar y no sólo ver- más que a precios de salida elevados. Los organizadores piensan llevar a cabo otras cinco subastas similares durante 1992 y les deseamos que en estas ocasiones el público esté más animado y entre los coches a la venta se encuentren ejemplares más apetitosos.

ESTRELLA OLIMPICA

MERCEDES BENZ ha sido nombrado «Coche Oficial del Comité Internacional Olímpico»; con tal motivo, el presidente de MB España, Carlos Espinosa de los Monteros, ha hecho entrega a Juan Antonio Samaranch de tres vehículos de la marca, a los que se suman otros 26 ofrecidos al COI en Lausanno. Mercedes Benz aportará un millón de dólares al COI para la construcción del «Museo de los Deportes»; un interesante centro sobre la historia del deporte que se está realizando en Lausanno.



LIBROS



LA RUTA DE LA SEDA

En 1989 fue a lomos de camellos como «Anaya Grandes Obras» comenzaba su recorrido por la mítica «Ruta de la Seda» por tierras asiáticas. Un viaje que ha durado desde entonces y que finaliza ahora cuando sale a la luz un segundo volumen que reconstruye la «Ruta de la Seda» por mar. Apoyado con testimonios arqueológicos y enriquecido con citas de antiguos viajeros, el texto recorre las rutas entre África, China, Arabia y la India, donde se descubren las importantes y decisivas relaciones entre las culturas y distintas civilizaciones gracias al comercio. Esta magnífica obra, ya se encuentra a la venta en librerías y grandes almacenes. Vale 8.750 pesetas.

CRITICA
DE TIENDAS

RALLYE MANZANARES EQUIPOS CON GRAN NIVEL

EN los últimos tiempos equipar a los vehículos con todo tipo de accesorios se ha convertido en algo habitual. En este punto es donde entran en acción tiendas del estilo de la que aparece en la sección esta semana, Rallye Manzanares. Una tienda en la que se pueden encontrar todo tipo de elementos para conseguir que nuestro vehículo se diferencie de los del resto de los usuarios.

Rallye Manzanares, se inauguró hace 20 años y desde ese momento comenzó una labor de especialización que les ha servido para situarse entre las tiendas de Madrid más solicitadas del sector de accesorios. Durante los primeros meses de 1991 se realizó una remodelación del local que ha dado como resultado una tienda luminosa y agradable.

En los 300 metros cuadrados que configuran Rallye Manzanares, se muestran al público un amplio abanico de accesorios que corresponden a

las primeras marcas del mercado. La configuración de la tienda permite al comprador una detenida observación del elemento elegido, aspecto muy destacable, ya que normalmente en las tiendas de este estilo los elementos están muy mezclados y no permiten que el cliente se haga una idea exacta del producto que desea.

Otro de los aspectos más destacables de Rallye

Manzanares es la forma tan personal que tienen de atender a los clientes. El equipo que dirige Domingo Portero se caracteriza por su profesionalidad, aconsejando a cada cliente las opciones que mejor se adaptan a sus necesidades.

Marcas: Trabajan con marcas tan conocidas como Momo, Recaro, Sparco, Hella, Targa, Braid, Ronald, etc... En materia de autosonido, enfocan la mayoría de sus operaciones hacia firmas tan conocidas como Alpine y Pioneer. Otra de las opciones que ofrece Rallye Manzanares es la de ofrecer un servicio especializado de montaje de techos eléctricos Webasto.

Exposición: Muy amplia y con gran visibilidad. Los accesorios están distribuidos por zonas.

+ Gran variedad de oferta

— Identificación externa muy discreta.



AGENDA

CATALUÑA PALMO A PALMO

El Real Automóvil Club de Cataluña ha presentado recientemente su Guía RACC de Catalunya, una obra que recoge toda la información para conocer la zona a fondo, con el máximo rigor de datos descriptivos, y objetivos que abarcan los diferentes ámbitos culturales, históricos, turísticos, de ocio y las tradiciones catalanas. Será distribuida gratuitamente a cada uno de los 230.000 socios del RACC y también se puede adquirir en las principales librerías y las oficinas del RAC a un precio de 2.450 pesetas.

DESPEDIDA DE AÑO EN TVE

Las 24 Horas de Le Mans de 1971, será la película que ofrecerá Televisión española a las 19:45. Seguidamente y ya puestos a tono, se emitirá un resumen de la Fórmula Indy desde Laguna Seca.

VIAJES

VIAJE POR AUSTRALIA

POR tercer año consecutivo Yamaha Europa ha organizado el Tour Espíritu de la Aventura. Este año, esta interesante iniciativa ha brindado la oportunidad, a un buen

numero de usuarios europeos de la marca japonesa, de recorrer las polvorientas carreteras del continente australiano. La edición 91 denominada «Boomerang Tour» contó con la presencia de cinco agerridos españoles que se desplazaron hasta las antípodas donde pilotando sendas Yamaha XTZ 750 Super Teneré recorrieron los 4.000 kilómetros que separan Sydney de Ayers Rock. Esta edición, como las anteriores, ha resultado un absoluto éxito por lo fantástico del paisaje desértico y por la magnífica organización. Para la próxima edición está confirmado un recorrido a través del desierto de Utah en Estados Unidos.

PREMIO BMW DE PINTURA

La semana pasada se inauguraba, en las salas mudéjaras de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, la exposición de los artistas galardonados con el premio de pintura BMW, en su sexta convocatoria. La obra ganadora pertenece al artista sevillano Manuel Sánchez Arce.

La muestra permanecerá abierta hasta el día 9 de enero y está compuesta por cuarenta y una obras, entre finalistas, las medallas de honor y la obra ganadora, seleccionadas entre los 500 presentados. El premio BMW, que tiene una dotación para el ganador de 4,5 millones de pesetas, es el galardón de más alto nivel mundano de España.



PILOTO PARAPLÉJICO
Albert Llovera, pese a ser disminuido físico, obtiene unos resultados magníficos como piloto de competición.



ADAPTACIONES DE AUTOMOVILES PARA CONDUCTORES MINUSVALIDOS FUERZA MENTAL

Pocas minusvalías físicas llegan a impedir conducir automóviles. Hay incluso quienes con vehículos adaptados disputan carreras, y obtienen buenos resultados.



EN España hay una Asociación de Técnicos Instaladores de Automóviles para Minusválidos (Antiam), a la que puede resultar muy conveniente acudir cuando se pretende realizar una modificación de los mandos de un vehículo y adaptarlo a las posibilidades propias de cada uno. Los conductores españoles con carencias físicas rondan los treinta mil y, para ellos, un vehículo que permita desplazarse con seguridad resulta una valiosa ayuda.

Lo recomendable sería ponerse en contacto, antes de comprar el vehículo, con algún representante de la asociación. Su experiencia puede resultar fundamental para decidir qué modelo se puede adaptar mejor a las necesidades de cada uno y además conocen multitud de pequeños detalles que un profano no tiene por qué saber y que pueden facilitar tanto la operación de montaje de los elementos necesarios como su utilización posterior por parte del disminuido físico.

Los componentes utilizados son, en gran parte, importados de Italia, en especial de la marca *Guidosimplex*, que colabora habitualmente con Clay Regazzoni, ex piloto de Fórmula 1, en su escuela de conducción para minusválidos y en sus vehículos de competición. En España también compete un piloto disminuido físicamente, Albert Llovera, que

a causa de un accidente, cuando participaba en una prueba de la Copa de Europa de Esquí representando a Andorra, quedó parapléjico. Sus resultados en este deporte son magníficos y a pesar de la dificultad que le supone utilizar las manos para mover el volante, la palanca del cambio el acelerador y el freno, rebaja día a día sus tiempos. Ello se debe, en parte, al desarrollo de todo el utillaje del que va provisto su coche que va mejorando paulatinamente para poder sacarle el mejor partido posible. Pero también hay que destacar su particular empuje, que no le permite ni un instante de autocompasión. Tiene toda la fuerza que le falta a sus piernas en el cerebro, que funciona como un motor potente y perfectamente equilibrado. El quizá esté situado un paso por delante, pero es el exponente de lo que una persona con limitaciones físicas puede llevar a cabo, en particular a los mandos de un vehículo perfectamente adaptado, y que conducir no le suponga un obstáculo ante el que deba detenerse.

Javier Moltó
Fotos: José A. Díaz

Dirección: Asociación de Técnicos Instaladores de Automóviles para Minusválidos. **Calle:** Narciso Serra, 21. 28007 Madrid. **Teléfono:** (91) 5517984. **Fax:** (91) 551 00 31.

USADOS

ALFA ROMEO

MODELO	90	89	88	87	86
Alfa 33 SL	---	---	---	---	560
Alfa 33 QV	---	---	---	---	600
Alfa 33 QV	---	---	---	---	590
Alfa 33 1.3 S	950	810	730	670	---
Alfa 33 1.5 4x4	---	950	870	790	710
Alfa 33 1.5 TL	1020	860	780	630	---
Alfa 33 1.7 QV	1160	980	890	800	---
Alfa 33 1.7 IE	1130	950	860	---	---
Alfa 33 1.7 SW	---	---	1050	950	---
Alfa 33 1.5 Nuevo	1110	---	---	---	---
Alfa 33 1.5 TI Nuevo	1190	---	---	---	---
Alfa 33 1.7 IE Nuevo	1320	---	---	---	---
Alfa 33 1.7 IE Boxer 16V	1630	---	---	---	---
Alfa 75 1.6 C	1140	950	---	---	---
Alfa 75 1.8 C	1220	1030	920	---	---
Alfa 75 1.8 IE	1360	1150	---	---	---
Alfa 75 1.8 TB	---	---	---	1260	1010
Alfa 75 1.8 T América	1820	1550	1440	---	---
Alfa 75 2.0 C	---	---	1180	1080	990
Alfa 75 2.0 T S	1600	1360	1200	1110	---
Alfa 75 2.0 TD	1570	1330	1200	970	840
Alfa 75 2.4 TD	1750	1480	---	---	---
Alfa 75 2.5 QV	1580	1500	1400	1300	---
Alfa 90 2.0	---	---	---	730	560
Alfa 90 2.5	---	---	---	920	700
Alfa 90 2.4 TD	---	---	---	830	670
Sprint 1.5	---	---	810	680	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	2400	2070	---	---	---
164 3.0 V6	2980	2680	---	---	---
164 2.5 TD	2640	2380	---	---	---

CITROËN

MODELO	90	89	88	87	86
2 CV 6 CT	---	---	---	260	200
Mehari 4 p.	---	---	---	290	230
LNA	---	---	---	---	160
LNA 11 E y RE	---	---	---	---	200
AX 11 RE	710	610	520	---	---
AX 11 RE 5 p	750	640	---	---	---
AX TRE	760	660	580	490	---
AX TRE 5 p	800	680	580	---	---
AX 14 TRS	820	700	630	540	---
AX 14 TRS 5 p	860	740	630	---	---
AX 14 T2S	880	750	680	580	---
AX 14 T2S 5 p	920	790	670	---	---
AX GT	960	820	740	630	---
AX GT 5 p	980	830	---	---	---
AX 14 RD	770	660	---	---	---
AX 14 RD 5 p	800	680	---	---	---
AX TRD	810	690	---	---	---
AX TRD 5 p	850	710	---	---	---
Visa II Club y ES	---	---	---	350	260
Visa II Super E y X	---	---	---	370	280
Visa GT	---	---	---	440	330
Visa 11 E	---	---	---	370	270
Visa 11 RE	---	---	---	390	300
Visa Challenger	---	---	---	430	310
Visa 14 TRS y Stylo	---	---	---	500	380
Visa GTI	---	---	---	850	730
Visa 17 D y Challenger	---	---	---	580	470
Visa 17 RD y Stylo	---	---	---	620	500
GSA X1	---	---	---	---	290
GSA X3	---	---	---	---	230
BX	---	---	720	610	430
BX 14 E, RE, Leader T	960	810	740	630	450
BX 14 TRE y TGE	1030	870	790	670	570
BX 16 RS	---	---	---	---	500
BX 16 TS	1080	900	---	---	---
BX 16 TGS	1140	970	---	---	---
BX 16 TRS y Athena	1270	1070	980	830	590
BX 19 TGS	1210	1030	---	---	---
BX 19 TRS y Athena	1390	1120	1020	870	740
BX 19 GTI	1440	1220	1110	940	---
BX 19 GTI 16 V	1920	1620	1380	---	---
BX 19 TRS Break	1490	1260	1140	970	820
SX D	1220	1040	930	720	530
BX 19 D y RD	1300	1110	1000	770	560
BX 19 TRD	1370	1170	1060	800	580
BX 19 TRD Turbo	1590	1350	1140	---	---
BX 19 RD Break	1460	1240	1120	860	730
CX 22 TRS	1300	1100	920	700	510
CX 25 GTI	---	---	1190	910	670
CX 25 GTI Turbo 2	2400	2040	1840	1450	920
CX Prestige Turbo	2740	2340	2100	1710	1370
CX 25 D y RD	1640	1390	1170	870	630
CX TRD Turbo	2070	1750	1580	1190	820
CX 25 RDT Familiar	2120	1810	1620	1280	760
XM 2.0 i Luxe	2090	---	---	---	---
XM 2.0 i Grand Luxe	2560	---	---	---	---
XM V6 i	3180	---	---	---	---

Copyright Motor 16, 1991. Prohibida su reproducción.



BMW

MODELO	90	89	88	87	86
316/316 i	1440	1360	1220	1060	990
316 i 4p	1530	1440	1350	1160	1030
318 i	1620	1530	1490	1200	1060
318 i 4p	1710	1620	1490	1280	1160
318 i S	1900	---	---	---	---
320 i	1890	1780	1620	1450	1280
320 i 4p	1980	1880	1710	1540	1370
324 D	1760	1620	1540	1420	---
324 TD	2100	1890	1710	---	---
325 i	2400	2230	2060	1890	1760
325 i 4p	2480	2310	2140	1970	1840
325i X	2790	2570	2440	2310	---

MODELO	90	89	88	87	86
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	---	---	---	1820	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	5880	---	---
625 CS i	---	---	---	---	1710
635 CS i	4500	3990	3600	3260	2790
M 635	6650	5990	5410	4750	4080

FERRARI

MODELO	90	89	88	87	86
308 GTS	---	---	---	4200	3100
400 GT	---	---	---	6700	5900
Mondial 8	---	---	---	6200	5500
Mondial Cabrio	9850	8400	7500	6750	---
Mondial T	9100	7700	7000	5960	5300
412	13800	11500	10350	---	---
Testarossa	16800	14900	12800	10700	9300

FIAT

MODELO	90	89	88	87	86
Panda 1000 S Fire	630	---	---	---	---
Panda Siseley 4x4	850	---	---	---	---
Uno 45 Sting 3p	---	---	590	500	420
Uno Brio 45 3p	---	---	580	490	---
Uno 45 Fire 3p	700	630	570	520	440
Uno 45 Fire S 3p	780	670	600	510	430
Uno 60 S 3p	820	700	630	530	460
Uno 60 S 5p	830	710	640	540	460
Uno 80 S 5p	870	---	---	---	---
Uno 70 SL 5p	980	840	780	640	540
Uno 70 SX 3p	950	820	730	620	---
Uno 70 SX 5p	990	850	770	---	---
Uno Turbo ie	1150	990	890	750	640
Uno Turbo ie ASKO	1260	1080	920	---	---
Uno DS 5p	930	790	710	550	470
Tipo 1.400	1080	920	790	---	---
Tipo 1.400 DGT	1160	1010	850	---	---
Tipo 1.600 DGT	1250	1080	920	---	---
Tipo 16V	1350	---	---	---	---
Tipo TD DGT	1450	1240	1060	---	---
Tempra 1.400	1140	---	---	---	---
Tempra 1.400 SX	1250	---	---	---	---
Tempra 1.600	1270	---	---	---	---
Tempra 1.600 SX	1380	---	---	---	---
Tempra 1.800 SX	1500	---	---	---	---
Tempra 1.900 D	1180	---	---	---	---
Tempra 1.900 TD	1550	---	---	---	---
Regata 70 C	---	---	---	460	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	---	860	790	670	540
Regata Weekend DS	---	530	850	720	580
Regata DS	---	850	760	640	510
Regata DS Turbo	---	---	---	690	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	1690	1540	---	---
Croma 2.0 ie	2000	1690	1540	1310	1180
Croma Turbo ie	2280	1930	1750	1520	1350
Croma TD	1850	1570	1480	1200	1080
Croma TDD	1620	1460	---	---	---

FORD

MODELO	90	89	88	87	86
Fiesta N y C	---	---	410	350	230
Fiesta 1.1 C, HIT, S, HIT y FI	---	---	---	400	340
Fiesta L y 1.1	---	---	---	---	270
Fiesta Balcar y 1.1	---	---	---	---	310
Fiesta Trip 1.1	---	---	520	440	---

MODELO 90 89 88 87 86

Table listing car models and prices for years 90, 89, 88, 87, 86. Models include Fiesta S 1.1 y 1.3, Fiesta Sport 1.4, Fiesta GL 1.4, Fiesta LD y Bekar 1.6 D, Fiesta Super HT 1.6 D, Fiesta Imp D 1.6, Fiesta GL 1.6 D, Fiesta XR2, Fiesta C 3p, Fiesta C 1.1 3p, Fiesta C 5p, Fiesta C 1.1 5p, Fiesta C 1.1 Cat, Fiesta CLX 1.4 3p, Fiesta CLX 1.4 5p, Fiesta S 1.6 3p, Fiesta S 1.6 5p, Fiesta XR3i, Escort Laser C Ly GL 1.1, Escort L 1.3, Escort L 1.3, Escort CL y GL 1.3, Escort GL 1.3, Escort CL y GL 1.4, Escort Xtra 1.4, Escort GL 1.6, Escort GT y Mark, Escort GL 1.6 Cat, Escort XR3i, Escort RS Turbo, CLD, GLD y Xtra 1.6 D, Escort Mark 1.6 D, Escort GL 1.6 D, Escort GTD 1.6, Escort Country 1.6 D, Escort Country 1.8 D, Escort Cabrio GL 1.6, Escort Cabrio XR3i, Orion GT y Millionair 1.6, Orion GL 1.6, Orion GL 1.6 i, Orion GL 1.6 Cat, Orion CLD y GLD 1.6, Orion GL 1.6 D, Sierra CL y GL 1.8 4p, Sierra CL 1.8 5p, Sierra Laser 2.0, Sierra CL y GT 2.0 4p, Sierra GL 2.0 4p, Sierra GL 2.0 1.4p, Sierra CL 2.0 Catalizad., Sierra CL 2.0 5p, Sierra GL y GT 2.0 5p, Sierra GL 2.0 i 5p, Sierra Sport 2.0 i 3p, Sierra Sport 2.0 i 5p, Sierra XRA y GL 4x4 2.6, Sierra XRA 4x4 2.9 i, Sierra Cosworth 2.0 i, Sierra Laser Diesel, Sierra CLD 4p, Sierra GLD 4p, Sierra CLD 5p, Sierra GLD 5p, Sierra Fam. CL y GL 2.0, Sierra Fam. GL 2.0 i, Sierra Fam GL 2.0 i, Scorpio CL 2.0 i, Scorpio GL 2.0 i, Scorpio GL 2.4 i, Scorpio GL 4x4 2.8 i, Scorpio GL 4x4 2.9 i, Scorpio GL 2.0 i, Scorpio GL 2.4 i, Scorpio GL 2.8 i, Scorpio GL 2.9 i, Scorpio GL 4x4 2.9 i, Scorpio CL Turbo D, Scorpio GL Turbo D, Scorpio GL Turbo D, Scorpio GL 2.9 Cat.

MODELO 90 89 88 87 86

Table listing car models and prices for years 90, 89, 88, 87, 86. Models include Sierra GL 2.0 y 2.0 i 4p, Sierra CL 2.0 Catalizad., Sierra CL 2.0 5p, Sierra GL y GT 2.0 5p, Sierra GL 2.0 i 5p, Sierra Sport 2.0 i 3p, Sierra Sport 2.0 i 5p, Sierra XRA y GL 4x4 2.6, Sierra XRA 4x4 2.9 i, Sierra Cosworth 2.0 i, Sierra Laser Diesel, Sierra CLD 4p, Sierra GLD 4p, Sierra CLD 5p, Sierra GLD 5p, Sierra Fam. CL y GL 2.0, Sierra Fam. GL 2.0 i, Sierra Fam GL 2.0 i, Scorpio CL 2.0 i, Scorpio GL 2.0 i, Scorpio GL 2.4 i, Scorpio GL 4x4 2.8 i, Scorpio GL 4x4 2.9 i, Scorpio GL 2.0 i, Scorpio GL 2.4 i, Scorpio GL 2.8 i, Scorpio GL 2.9 i, Scorpio GL 4x4 2.9 i, Scorpio CL Turbo D, Scorpio GL Turbo D, Scorpio GL Turbo D, Scorpio GL 2.9 Cat.

LANCIA

MODELO 90 89 88 87 86

Table listing Lancia car models and prices for years 90, 89, 88, 87, 86. Models include A 112 Junior TC, A 112 LX, A 112 Abarth, Y 10 Flia, Y 10 Fire LX IE, Y 10 Turbo, Y 10 1300, Delta 1300, Delta 1600 IE, Delta HF Turbo IE, Delta 4x4, Delta Integrale, Delta Integrale 1.6 V, Prisma 1.5 LX.

MODELO 90 89 88 87 86

Table listing car models and prices for years 90, 89, 88, 87, 86. Models include Prisma 1600 IE, Prisma Symbol, Prisma TD, Thema 2.0 IE, Thema E Turbo, Thema 8V, Thema Turbo IE SW, Thema 2.0 IE 1.6 V, Thema Turbo IE 1.6 V, Thema 8.32, Thema TD, Thema TD Nuevo, Thema Turbo DS SW, Dedra 1.600 ie, Dedra 1.800 ie, Dedra 2.0 ie, Dedra Turbo Diesel.

MERCEDES BENZ

MODELO 90 89 88 87 86

Table listing Mercedes-Benz car models and prices for years 90, 89, 88, 87, 86. Models include 190 D, 190 D 2.5, 190 D 2.5 T, 200 D, 250 D, 300 D, 300 TD, 300 TD Turbo, 190 E 1.8, 190 E 2.0, 190 E 2.3, 190 E 2.3 16V, 190 E 2.6, 190 E 2.6 16V, 200, 230 E, 230 CE, 230 TE, 260 E, 300 E, 300 E 4 Matic, 300 CE, 300 TE, 280 SE, 300 SE, 300 SEL, 430 SE, 420 SEL, 500 SE.

MODELO 90 89 88 87 86

Table listing car models and prices for years 90, 89, 88, 87, 86. Models include 500 SEL, 560 SEL, 300 SL, 420 SL, 420 SEC, 500 SL, 500 SEC, 560 SE, 560 SEC.

OPEL

MODELO 90 89 88 87 86

Table listing Opel car models and prices for years 90, 89, 88, 87, 86. Models include Corsa City 1.0 3p, Corsa Swing 1.0 3p, Corsa Base, Lotus LS 1.0 3p, Corsa Swing 1.2 3p, Corsa B, Lotus LS 1.2 3p, Corsa Swing 1.2 4p, Corsa Swing 1.2 5p, Corsa GL 1.2 3p, Corsa GL 1.2 4p, Corsa GL 1.2 5p, Corsa B, Lotus LS 1.3 3p, Corsa GL 1.3 3p, Corsa GL 1.3 4p, Corsa GL 1.3 5p, Corsa SR y GT 1.3, Corsa Swing 1.5 D 3p, Corsa Swing 1.5 TD 3p, Corsa Swing 1.5 D 4p, Corsa Swing 1.5 TD 4p, Corsa Swing 1.5 D 5p, Corsa Swing 1.5 TD 5p, Corsa GSi 1.6 SE, Kadett Top 1.6 3p, Kadett 1.6 GT 3p, Kadett 1.8 GT 3p, Kadett 2.0 GSi 3p, Kadett 2.0 GSi 16V 3p, Kadett LS 1.3 S 4p, Kadett City 1.3 S 5p, Kadett LS 1.5 S 4p y 5p, Kadett GL 1.6 S 4p, Kadett GL 1.5 S 5p, Kadett GT 1.8 i 4p, Kadett GSi 2.0 i 5p, Kadett LS 1.5 TD 4p, Kadett LS 1.7 D 4p.

MODELO 90 89 88 87 86

Table listing car models and prices for years 90, 89, 88, 87, 86. Models include Kadett LS 1.5 TD 5p, Kadett City 1.7 D 5p, Kadett LS 1.7 D 5p, Kadett LS 1.6 D, Kadett Caravan LS 1.6S, Kadett Caravan LS 1.5TD, Kadett Caravan LS 1.7 D, Ascona 1.600 S, Ascona 1.800 E, Ascona GT 1.8i 2p, Ascona GLS 2.0 i 4p, Ascona GLS 2.0 i 5p, Ascona GT 2.0 i 2p, Ascona GT 2.0 i 5p, Ascona D Berlina, Ascona LS 1.6 D, Manta Coupe 200, Rekord CD 2.2 i, Rekord Berlina D, Rekord CD 2.3 D Turbo, Vectra GL 1.6 S 4p, Vectra GL 1.7 D 4p, Vectra GL 4x4 2.0 i 4p, Vectra GLS 2.0 i 4p, Vectra CD 2.0 i 4p, Vectra GT 2.0 i 4p, Vectra 2000 2.0 i 4p, Vectra GL 1.6 S 5p, Vectra GL 1.7 D 5p, Vectra GLS 2.0 i 5p, Vectra CD 2.0 i 5p, Vectra GT 2.0 i 5p, Omega GL 2.0 i, Omega GL 2.3 TD, Omega GLS 2.0 i, Omega GLS 2.3 TD, Omega CD 2.0 i, Omega CD 2.3 TD, Omega 3.0, Omega Diamond, Omega Carava: GL 2.0, Omega Caravan GL 2.3 TD, Senator 2.0, Senator 3.0 CD, Monza GSE.

PEUGEOT

MODELO 90 89 88 87 86

Table listing Peugeot car models and prices for years 90, 89, 88, 87, 86. Models include 205 Junior 3p, 205 XL.

MODELO 90 89 88 87 86

Table listing car models and prices for years 90, 89, 88, 87, 86. Models include 205 XR, 205 Rallye, 205 GT, 205 GTI, 205 Automático, 205 Junior, 205 GL, 205 SR/Open, 205 GT Lacos/Ro.Roy/Green, 205 XLD, 205 XRD, 205 GLD, 205 GRD, 205 SRD/Open D, 205 Cabriolet CJ, 205 Cabriolet CTI, 309 GL Profil, 309 GR/Green, 309 Automático, 309 Siam, 309 SR, 309 GT, 309 GTX, 309 GLD, 309 SRD, 309 SRD DT, 405 GL, 405 GR, 405 GR 4x4, 405 SRI, 405 SRI Autom., 405 MI 1.6, 405 GLO, 405 GRD DT, 405 SR DT, 405 GR Break, 405 GR DT Break, 505 GL, 505 GR, 505 GTI y GT, 505 GT A, 505 V6, 505 V6A, 505 GLD, 505 SR DT, 505 GT DT, 505 GTD Intercooler Aut., 505 GR Familiar, 505 GTI Familiar, 505 BRD Familiar, 604 GTI, 604 GTD Turbo.

MODELO 90 89 88 87 86

Table listing car models and prices for years 90, 89, 88, 87, 86. Models include 605 SRi, 605 SV, 605 SV 3.0, 605 SV 24V, 605 SR DT, 605 SV DT.

PORSCHE

MODELO 90 89 88 87 86

Table listing Porsche car models and prices for years 90, 89, 88, 87, 86. Models include 924 Coupé, 924 S, 924 Sport, 944 II, 944 S, 944 Turbo, 944 Turbo Cup, 944 Turbo II, 944 Coupé 2.7, 944 S2, 944 Cabriolet, 911 Carrera Coupé, 911 Carrera Targa, 911 Carrera Cabriolet, 911 Turbo Coupé (93C), 911 Turbo Targa, Carrera 4, Carrera 2, 928 S, 928 S4, 928 GT.

RENAULT

MODELO 90 89 88 87 86

Table listing Renault car models and prices for years 90, 89, 88, 87, 86. Models include R4, R4 TL, Supercinco C/5ve, Supercinco TL, Supercinco TL 5p, Supercinco GTL, Supercinco GTL 5p, Supercinco GTS, Supercinco GTS 5p, Supercinco GTX, Supercinco GTX 5p, Supercinco Baccara.

MODELO 90 89 88 87 86

Table listing car models and prices for years 90, 89, 88, 87, 86. Models include Supercinco Five 5p, Supercinco GTD, Supercinco GTD 5p, Supercinco GT Turbo, Clio RL 1.1, Clio RL 1.1 5p, Clio RL 1.1 5V, Clio RL 1.2, Clio RL 1.2 5p, Clio RL 1.2 5p, Clio RL 1.2, Clio RL 1.4, Clio RL 1.4 5p, Clio RL 1.7, Clio RL 1.7 5p, Clio RL 1.9 D, Clio RL 1.9 D, Clio 1.9 D 5p, R6 TL y GTL, R9 GT, R9 GTL, R9 TSE, R9 TDE, R9 GTX, R11 GTC, R11 GTL y Broadway, R11 GTL, R11 TSE, R11 GTX, R11 TXE, R11 Turbo, R11 GTD, R18 GTS y GTL, R18 GTL y GTS Fam., R18 GTX, R18 GTX Fam., R18 Turbo, R18 GTD, R19 TR 4V, R19 TR 5p, R19 GTX 5p, R19 TSE 5p, R19 TXE 3p, R19 TXE 3p DA y AA, R19 TXE 5p, R19 TXE 5p DA y AA, R19 TXI 3p, R19 TXI 5p, R19 1.6V 3p.

PRECIOS COCHES USADOS

PRECIOS COCHES USADOS

Advertisement for 'Sistema Usado Seguro' featuring a 'Carnet de Garantía (A nivel Nacional)'.

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

Sistema Usado Seguro logo.

FIAT logo.

DMB&B

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 TX I	1820	—	—	—	—
R-21 2.1 Turbo	2340	1980	1650	—	—
R-21 GTD	1480	1250	1040	930	800
R-21 Turbo D	1660	1400	1170	—	—
R-21 Turbo DX	1780	1490	1250	—	—
R-21 Nevada GTS	1530	1290	1080	960	820
R-21 Nevada TXE	1750	1480	1240	1100	940
R-21 Nevada TXE Fam.	1820	1540	1290	1150	980
R-21 Nevada GTD	1670	1410	1180	1050	900
R-21 Nevada Turbo D	1820	1540	1290	1150	—
R-21 Nevada Turbo DX	1910	1620	1350	1210	—
R-25 GTS	1520	1120	1010	900	770
R-25 GTX	1850	1580	1420	1270	1080
R-25 TX	1900	1610	1450	1290	1100
R-25 TX I	2340	1970	—	—	—
R-25 V6 i	2730	2320	2030	1860	1590
R-25 V6 Turbo	3760	3190	2880	2560	2190
R-25 GTD	1470	1180	1060	940	810
R-25 Turbo D	2290	1950	1760	1570	1340
Espace GTS	2000	1700	—	—	—
Espace TSE	—	—	1820	1380	1010
Espace TXE	2400	2050	1850	1570	1140
Espace TXE Quadra	2650	2250	—	—	—
Espace Turbo D	2200	1870	1670	1280	960
Espace Turbo DX	2470	2110	1890	1470	1080
Alpine V6 Turbo	5350	4600	4100	3490	—

ROVER

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

SEAT

MODELO	90	89	88	87	86
Panda 40	—	—	—	300	230
Panda Sprint	—	—	—	—	290
Marbella L y Playa	—	—	—	450	380
Marbella Special y Junior	590	470	400	—	—
Marbella XL	630	540	460	—	—
Marbella GL	630	540	460	—	—
Marbella CLX	660	570	490	—	—
Ronda GLP 1.5	—	—	—	—	360

MODELO	90	89	88	87	86
Ronda CLXP 1.5	—	—	—	—	380
Ronda LD	—	—	—	—	280
Ronda GLD	—	—	—	—	290
Ibiza Disc. Str. y Spc. 0.9	630	530	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
Ibiza Disc. Spc. 1.5 3p	760	640	540	—	—
Ibiza XL 1.5 3p	850	720	650	560	390
Ibiza GL	—	—	—	620	530
Ibiza Crono 1.5 3p	—	—	—	620	530
Ibiza GLX 1.5 3p	940	800	730	610	440
Ibiza SW 1.5 3p	1020	860	780	—	—
Ibiza Disc. Spc. Str. 0.9 5p	680	580	520	440	350
Ibiza Disc. Spc. Str. 1.2 5p	750	630	570	480	—
Ibiza L 1.2 5p	—	—	—	620	530
Ibiza GL 1.2 5p	840	710	650	550	—
Ibiza GLX 1.2 5p	930	790	720	610	—
Ibiza GL 5p	800	680	620	530	—
Ibiza XL 1.5 5p	800	680	620	530	—
Ibiza GLX 1.5 5p	1840	770	650	—	—
Ibiza Inyección 5p	1040	880	—	—	—
Ibiza Disc. Spc. y Jun D3p	770	650	580	440	320
Ibiza GLD 3p	850	740	660	500	370
Ibiza XLD 3p	850	740	660	500	370
Ibiza Disc. Spc. y Jun D5p	820	690	630	490	—
Ibiza GLD 5p	910	780	700	540	—
Ibiza XLD 5p	910	780	700	540	—
Malaga Touring	720	610	—	—	—
Malaga Ly GL 1.2	—	—	530	450	—
Malaga GLX 1.2	750	640	570	480	—
Malaga 1.5	—	—	590	480	360
Malaga Touring 1.5	790	670	—	—	—
Malaga GL y Bresa	—	—	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 GLXD	900	770	—	—	—

TALBOT

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

VOLKSWAGEN

MODELO	90	89	88	87	86
Polo Bunny 1.0	680	580	530	400	300
Polo 40 C	—	—	—	—	270
Polo C Outrad	—	—	—	—	280
Polo 45 C	730	630	560	420	340
Polo Fox 1.0	730	630	560	420	340
Polo 55 CL	800	680	620	460	360
Polo Fox 1.3	800	680	620	460	360
Polo Classic C 1.3	730	620	570	420	330
Polo Classic CL 1.3	830	710	640	480	360
Polo Classic Bel Air	770	650	—	—	—
Polo Fox Diesel	840	710	600	—	—
Polo Classic CL D	870	740	670	520	—
Polo Coupé Fox 1.0	730	630	540	—	—
Polo Coupé CL	820	700	590	—	—
Polo Coupé GT 55 cv	820	700	640	—	—
Polo Coupé GT 75 cv	970	800	680	—	—
Golf Sprinter 2 p	1120	960	—	—	—
Golf Sprinter 4 p	1180	1000	—	—	—
Golf CL 75 cv 2 p	1190	1020	920	780	590

MODELO	90	89	88	87	86
Golf CL 75 cv 4 p	1270	1080	920	—	—
Golf CL 90 cv 2 p	1350	1150	1040	870	670
Golf CL 90 cv 4 p	1420	1220	1040	—	—
Golf GTI 112 cv 2 p	1440	1240	1110	940	730
Golf GTI 112 cv 4 p	1500	1300	1170	990	750
Golf GTI 16 v 2 p	1650	1410	1270	1070	860
Golf GTI 16 v 4 p	1730	1480	1330	1120	900
Golf CL D 2 p	1180	1000	900	690	540
Golf CL D 4 p	1250	1060	960	740	560
Golf GTD 2 p	1390	1180	1060	820	630
Golf GTD 4 p	1460	1240	1120	890	660
Golf Cabrio GLI	1520	1300	1170	990	800
Golf Cabrio Quartett	1700	1450	1300	1100	900
Jetta CL 75 cv	1040	880	750	—	—
Jetta CL 90 cv	1150	970	820	—	—
Jetta GT	1490	1280	1090	930	700
Jetta CLD	1210	1020	870	—	—
Jetta CL TD	1210	1030	880	—	—
Passat 1.8 CL	—	—	660	510	420
Passat 2.0 GLS	—	—	—	810	690
Passat 1.6 CLD	—	—	—	—	500
Passat 1.6 CL D Turbo	—	—	—	—	670
Passat Variant 1.6 GL TD	—	—	—	—	500
Passat CL 90 cv	1270	1080	920	—	—
Passat GL 90 cv	1500	1270	1080	—	—
Passat GL 112 cv	1700	1450	1230	—	—
Passat GT 16 v	1800	1530	1300	—	—
Passat CL TD	1480	1260	1080	—	—
Passat Variant CL 90 cv	1400	1180	1000	—	—
Passat Variant GL 112 cv	1680	1420	1210	—	—
Passat Variant TD	1600	1360	1150	—	—
Corrado 16 v	2300	1940	1650	—	—
Corrado G R0	2640	2240	1900	—	—
Santana LX 1.8	—	—	—	570	480
Santana GX 5	—	—	—	—	850
Santana GX GTD	—	—	—	—	630
Santana GT	1290	1070	960	810	680
Sclerozo GTX	1450	1230	1110	940	750
Sclerozo GT 16V	1430	1220	1040	—	—

VOLVO

MODELO	90	89	88	87	86
244 GL	1690	1450	1280	1070	850
244 GT	1950	1650	1500	1350	—
244 GLD	1510	1320	1180	890	710
245 GL	1540	1350	1220	930	750
245 GLD	1640	1410	1260	980	790
340 GL	—	—	—	900	770
340 GLD	1280	1090	990	840	760
340 Plus	1370	1190	—	—	—
340 GLE	—	—	—	1040	880
360 GLE	1560	1420	1230	1080	850
360 GT	1520	1370	1180	1030	850
440 GL	1470	—	—	—	—
440 GT	1890	1620	—	—	—
440 GLE	1890	1620	—	—	—
440 Turbo	2100	1820	—	—	—
440 GL	1800	—	—	—	—
460 GLE	1950	1770	—	—	—
460 Turbo	2150	1970	—	—	—
480 ES	2180	1850	1670	1510	—
480 ES Turbo	2470	2100	1970	—	—
740 GL	1700	1530	1300	1070	860
740 Master	2100	—	—	—	—
740 2.0	2100	—	—	—	—
740 GLE	2080	1880	1640	1350	1080
740 GLI	—	—	1570	1320	—
740 200 cv	3500	—	—	—	—
740 GLD	1620	1440	1230	1060	850
740 Turbo Diesel	2180	2080	1640	1410	1120
740 Turbo Intercooler	2250	2100	1520	1360	1030
740 Master	2050	—	—	—	—
745 GLE	2000	1870	1580	1350	1080
745 Turbo Diesel	2150	1970	1550	1370	970
745 Turbo Intercooler	2120	1940	1620	1360	1030
760 GLE	2890	2610	2180	1880	1490
76					

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

AUTOMASER

BMW 325i A.A., ABS, etc., 86..... 1.600.000
 Mercedes 190 2.3 16V, full equipo, 86... 3.350.000
 N. Patrol 6C, TD top line largo, A.A., 90 2.600.000
 R. 21 Turbo DX, A.A., D.A., ABS, 90... 1.950.000
 Mercedes 280 CE, coupé clásico..... 1.050.000
 Peugeot 405 SRI, A.A., D.A., etc..... 1.575.000
 Jeep Cherokee Laredo, nuevo a matr..... 3.300.000

Abrimos sábados tarde y domingos mañana

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

BMW M5

VENDO O CAMBIO

Asientos de cuero, Electricos, clima, techo electrico, full equipo. a matricular. 30.000 km

Tlf: de día (908) 112406 de noche 5257698

BMW 750

VENDO O CAMBIO

Asientos de cuero, radio cassette, full equipo 5.000 km

Tlf: de día (908) 112406 de noche (98) 5257608

VOLVO 96

KM 30.000 AÑO 1988

PRECIO 850.000 Pts

Tlf: (91) 5342133 5335197

BMW K 100 RT

GRIS M-IT BUEN PRECIO NUEVA

Tlf: 7670528

BMW Coupe 635 CSI, 1987, M-HM. Todos extras. Super Garantizado. 2.900.000 ptas. Impecable estado. Azcona (62) 255 86 22.

LIQUIDACION varios automóviles procedentes cambio: Opel Kadett GSI 2000, Alfa 75 aire, Golf Diesel, BMW 316 aire, BMW 316 línea moderna, BMW 735 I impecable, 745, VW Escarabajos varios. Azcona, 62. CAN, S.A. 255 86 22.

PEUGEOT 309 GT. 105 CV. Llantas, servodirección. Un coche para un amigo. Oferta navidad. 950.000 ptas. Cansa. Azcona, 62. Garaje 255 86 21.

FERRARI Mondial M-KW, 17.000 km. Impecable. 14.000.000 ptas. CAN, S.A. Azcona, 62. 255 86 21/256 17 17.

PORSCHE 911 Carrera, 1987. Todo equipo. Cansa. Azcona, 62.

MERCEDES 2.5 16V, 1989. Estado Impecable, Garantía 12 meses, buen precio. Azcona, 62. CAN, S.A.

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

PEUGEOT 205 GLD, cinco puertas, rojo, BHK, primera mano, poco usado, 600.000 ptas. Teléfono (93) 784 06 40.

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

F. TOME S.A. Opel Corsa 4 puertas, año 89, garantía 24 meses, por 775.000. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. Polo Coupe GT, año 89, garantía 2 años, por 775.000. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. Alfa 33 1.5 TI, con pocos km, año 87, garantía 18 meses, por solo 750.000. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 22 14 y 329 33 15.

acondicionado, garantía 18 meses, por 890.000. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

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

SEAT | **F. Tomé**

VEHICULOS DE OCASION DE MANOS DE UN AMIGO

GARANTIA TOTAL ESCRITA

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

F. TOME S.A. Opel Kadett GSI, año 85, con garantía, por 890.000. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. Volkswagen Golf GTI, año 90, con pocos km, con garantía de 2 años, por 1.575.000. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. Volkswagen Golf GTD Turbo, año 89, con garantía de 24 meses, por 1.390.000. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

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

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

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

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

F. TOME S.A. Opel Ascona 2.0 GT, año 87, aire

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

GOLF GTI, B-JH, buen estado, precio O.K. Sr. Torrente. Tels. (93) 785 82 02-280 40 40.

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

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

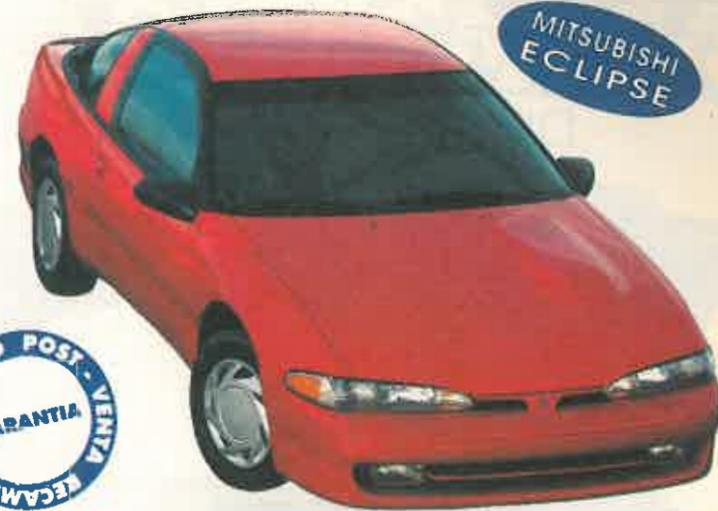
OPORTUNIDAD única, Porsche 911 Carrera, particular, B-IV, full equipo, impecable, 3.850.000 ptas. Teléfono (93) 459 34 59. Horario de oficina.

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.

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

- 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 Dpdo.
 Tel.: 575 18 38 - 575 12 17. 28801 MADRID.

SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO



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

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

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

¡ANUNCIENSE HOY!

ENVIENOS este cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en mayúsculas. El precio por palabra es de 50 ptas. También puede anunciarse en los módulos de 40x40 mm, cuyo importe es de 8.500 ptas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño llame al teléfono (91) 407 27 00.

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

ANUNCIOS POR PALABRAS
 Hermanos García Noblejas, 39
 Madrid-28037

CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todos los precios, marcas y modelos

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

Contactos Sres. María Encarnación Campos Martínez Peñacoba

UNA OCASION DE AMIGO.

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

ABIERTO SÁBADOS Y DOMINGOS

AUTO RADIO UNION ALARMAS

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

15% Descuento

VISA, ETC.

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

ALARMAS GEMINI PROFESIONAL

- TELEMANDO ULTRASO. Y CIERRES 50.900 PTAS.
- TELEMANDO Y ULTRASONIDOS 35.000 PTAS.
- TELEMANDO 25.000 PTAS.
- SIRENA Y ULTRASONIDOS 25.000 PTAS.
- SIRENA 16.000 PTAS.

OFERTA: MANO DE OBRA GRATIS

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

DITECNICA

**GARANTIA
HASTA 3 Y 7 AÑOS**



PONTIAC TRANSPORT



CHRYSLER VOYAGER



JEEP WRANGLER



JEEP CHEROKEE ABS 190 C.V.



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

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

NISSAN Sunny GTR Turbo 4x4, 220 CV, ABS, BMP, 6.000 km., negro, garantía 3 años. Tel. (93) 451 01 01. Marcos. 4.500.000 ptas. contado.

COMPRO Buggy, barato y en regla, que no esté en muy mal estado. Tel. (986) 329 23 61.

CAMBIO-VENDO Alfa 75 Americo Turbo, pocos kilómetros, un año, precio a convenir. Tel. (918) 22 98 50.

MERCEDES 190 Evolución, full equipo, 30.000 km., perfecto estado. Tel. (945) 13 44 34.

VENDO motor Sierra Cosworth. Tel. (975) 22 06 50. Horas oficina.

CLASICO deportivo PORSCHE 911 Coupé, 1965, blanco, absolutamente original estado «A», matrícula Barcelona, 2.100.000 ptas. Tel. (976) 21 35 21. De 21-23 horas.

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.

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

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.

PORSCHE 944 Turbo, gris metalizado, climatizador, asientos eléctricos y calefactados, tapicería de cuero, llantas (BBS), perfecto estado, 3.400.000 ptas.

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

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

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

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

TALLERES:
C/ Huertas de Abajo, s/n.
Paracuellos (Madrid)

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
Seat Marbella 4v.	89	Rojo	25.000	525.000	Alfa Romeo 33 Red	90	Rojo	16.000	1.050.000
Ford Fiesta 1.1	86	Bianco	37.000	825.000	Seat Ibiza 1.5 SNI A.A.	88	Rojo	32.000	1.075.000
Ford Fiesta 1.1 Super Hit	87	Negro	40.000	825.000	Opel Corsa 1.4 S 4p.	91	Azul	10.000	1.075.000
Lancia Y 10 Fire	88	Bianco	29.000	845.000	Opel Corsa 1.4 S	91	Rojo	12.000	1.075.000
Opel Corsa City	89	Bianco	28.000	845.000	Peugeot 205 GRD	90	Bianco	20.000	1.075.000
Opel Corsa 1.4 Ghie	87	Champán	40.000	845.000	Peugeot 205 GTI	87	Gris	67.000	1.075.000
Opel Corsa 1.2 5p.	88	Bianco	36.000	875.000	Citroën AX Sport	91	Bianco	9.000	1.075.000
Alfa Romeo Giulietta 2.0 FE	85	Rojo	60.000	896.000	Citroën AX Sp. A.A. Alarm.	90	Gris	13.000	1.075.000
Citroën AX 14 T2S	87	Gris	41.000	725.000	Renault 19 TSE	89	Azul	33.000	1.100.000
Alfa Romeo 33 1.5 TI	87	Rojo	39.000	750.000	Opel Kadett 1.8 S A.A.	89	Negro	37.000	1.125.000
Alfa Romeo 33 1.3	88	Gris	32.000	780.000	Opel Kadett 1.8 S Top A.A.	88	Gris	41.000	1.150.000
Opel Corsa 1.2 S 4p.	90	Bianco	32.000	765.000	Peugeot 205 SRD A.A. D.A.	88	Gris	39.000	1.150.000
Citroën AX S16	89	Bianco	23.000	765.000	Ford Escort XR3i	89	Negro	17.000	1.175.000
Ford Fiesta 1.6 D.	88	Bianco	40.000	775.000	Peugeot 205 GTX	91	Gris	20.000	1.175.000
Alfa Romeo 33 1.5 A.A.	87	Marrón	38.000	850.000	Ford Escort 1.8 A.A.	89	Bianco	26.000	1.190.000
Opel Kadett 1.3 LS 4p.	88	Rojo	36.000	890.000	Ford Orion 1.8 D. Ghie	89	Bianco	21.000	1.220.000
Citroën AX GT	90	Bianco	15.000	925.000	Ford Escort 1.8 D.	90	Bianco	11.000	1.225.000
Ford Fiesta 1.1 CLX	91	Rojo	11.000	925.000	Opel Corsa 1.8 GSi	91	Gris	21.000	1.225.000
Peugeot 205 Plus	90	Gris	18.000	945.000	Peugeot 205 GTX A.A.	90	Rojo	10.000	1.225.000
Seat Ibiza Diesel	91	Bianco	17.000	950.000	Citroën AX GT A.A. 2p.	91	Negro	39.000	1.225.000
Renault 5 GT Turbo 120 CV	88	Negro	41.000	950.000	Alfa Romeo 75 2.01 A.A. E RS	87	Rojo	53.000	1.250.000
Lancia Y 10 GT IE	90	Gris	18.000	960.000	Renault 21 GTS A.A.	89	Rojo	38.000	1.275.000
Alfa Romeo 33 1.5 A.A.	88	Champán	41.000	970.000	Renault 19 Diesel	86	Bianco	45.000	1.275.000
Ford Fiesta 1.1 Paché 5p.	91	Negro	11.000	990.000	Opel Kadett GSi A.A.	86	Bianco	47.000	1.275.000
Citroën AX 14 TRD 5p.	89	Negro	21.000	1.025.000	Ford Scorpio 2.0 A.A. ABS	86	Bianco	47.000	1.275.000
Ford Escort 1.6	89	Rojo	28.000	1.050.000	Suzuki Samurai 1.3	2 m.	Bianco	7.000	1.275.000

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

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.

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

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

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

ALFA SPIDER, rojo, 1991, M-MH, nuevo. Tel. (91) 314 25 26. 21 horas.

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

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.

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.

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.

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, Blaupunk 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, aleación, 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, Blaupunk Cobra, cuidadísimo. Tel. (972) 50 19 13. Horas oficina. Precio 2.400.000 ptas.

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

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

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

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.

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

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

R-25 TX, verde oscuro metalizado, finales 1989, aire, elevalunas eléctrico, cierre centralizado, siempre en garaje, 1.650.000 ptas. Teléfono (91) 411 78 22. Llamar horario oficina.

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

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
GARANZIA 12 MESES VOLVO

su Volvo financiado desde
41.829 ptas. mensuales

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

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

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

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.

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

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

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.

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

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

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

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

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

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

DITECNICA



CADILLAC SEVILLE STS



CHRYSLER LE BARON CABRIO



DAYTONA



CORVETTE ZR-1 COUPE

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

TALLERES:
C/ Huertas de Abajo, s/n
Paracuellos (Madrid)



VAROSA
motors

MITSUBISHI
TOYOTA
HONDA
MAZDA

SERVICIO
GARANTIA
RECAMBIOS

Ctra. Fuenlabrada a Moraleja Km. 1
HUMANES DE MADRID
TEL: 6 06 15 11-6 06 51 49



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

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

MERCEDES 190 E 2.5 16V, 1989, 204 CV., perfecto, garantía oficial 12 meses. 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.

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

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.

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

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

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

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

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

NOUVEAU

EXPERIENCIA Y GARANTIA PROFESIONAL AL SERVICIO DE LA MOTO

HONDA T200 (TRIAL) 390.000 PTAS

XR 80 R
A PARTIR DE 10 AÑOS

HONDA

SERVICIO TECNICO

TALLERES TARGA FLORIO

Mecánica de Competición

Ofrecemos una excepcional oferta:
HONDA XR80R
HONDA QR 50
GARANTIZADAS. VEN A VERLAS

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

NOUVEAU

QR 50:

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

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

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.

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

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

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

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

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

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

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

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

AUTO SONIDO RONDA

KENWOOD
SONY
PIONEER
AIWA
SHERWOOD

● HIFI **spy BALL** INSTALACION GRATUITA
● OCULTADORES
● ALARMAS

● MOTOROLA 98.000 + IVA
● NEC 110.000 + IVA
● OLIVETTI 135.000 + IVA
● PANASONIC 135.000 + IVA

RONDA DE ATOCHA 16 TLF 468.74.30
28012 MADRID

PROME
Productos y Métodos, S.A.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

AUTOMOBILS ANDORRA-Exportació ei 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 GTSi, nuevos.
- Ferrari F40, nuevo.
- Rolls Royce Corniche, nuevo.
- Porsche 964 turbo, nuevo.

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

OPEL RECORD 2.0

AUTORRADIO
A.A COLOR PLATA
BUEN ESTADO
Tif: 891 29 34
LLAMAR NOCHES

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

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

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

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

BMW 635 CSI 1987, original español, 218 CV. Excelente de todo. Garantía oficial 12 meses. Muy buen precio. Tels. 255 86 21 / 22.

ACCESORIOS Y RECAMBIOS. TODO EN COMPETICION

AUTO VILARDELL

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

CREACION TECNICA

Valeo, empresa líder en la fabricación y distribución de recambios originales para la automoción, ha recibido el «Trofeo de Oro» de los Grandes Premios Internacionales de la Creación Técnica, otorgado por un jurado de 25 ingenieros y periodistas del automóvil, representantes de 8 países europeos, Estados Unidos y Japón. Esta galardón fue otorgado al nuevo proyector SC2 que mejora la tecnología iniciada por Valeo en 1989, aumentando la potencia y luminosidad de la luz de cruce y disminuye el tamaño del proyector.



Inversión en Europa

EL fabricante japonés TDK, líder mundial en la producción de materiales y componentes electrónicos, ha inaugurado, recientemente, en el pueblo de Bascharage (Luxemburgo) una de las plantas de producción de cassettes de audio y vídeo, más grandes del mundo. Esta planta de 43.000 metros cuadrados

dará empleo a 600 personas con una capacidad de producción de 8 millones de cassettes de audio y 4 de vídeo al mes. Más del 95 por ciento de los materiales empleados son de origen europeo y se incorporan las últimas técnicas de control para protección del medioambiente, cumpliendo así con todas las normas Europeas e Internacionales establecidas, incluyendo la DIN Alemana. A la inauguración asistió el príncipe Enrique de Luxemburgo.



Trailer europeo

DADA la creciente importancia de los sistemas de seguridad electrónicos en los vehículos industriales Bosch, una de las marcas líderes en el sector, ha realizado un interesante programa denominado «Tour Europeo Infomóvil 91». Este programa, que partía desde la sede central de la marca en Karlsruhe, consistía en recorrer con un trailer, especialmente

equipado, los principales países europeos para facilitar información sobre los sistemas de seguridad activa (ABS/ASR) a los talleres y suministradores.

Reunión Monroe

EL primer fabricante mundial de amortiguadores, Monroe, reunió hace pocas fechas en el Parque Tecnológico de Zamuio (Vizcaya) a más de un centenar de personas, representantes de sus

principales proveedores, con el fin de desarrollar un sistema de valoración global de los criterios objetivos, relacionados con áreas vitales de su actividad. Monroe posee 13 plantas, en todo el mundo, que le permiten cubrir las necesidades de sus clientes.

Amortiguación total

RECIENTEMENTE han llegado al mercado español los productos de amortiguación Gabriel. Distribuidos en España por la empresa Prome S.A., estos productos americanos son líderes mundiales en el sector de amortiguadores para todo terreno. Entre la amplia gama, ahora comercializada, se encuentran sistemas de tipo McPherson, amortiguadores convencionales y amortiguadores de dirección.

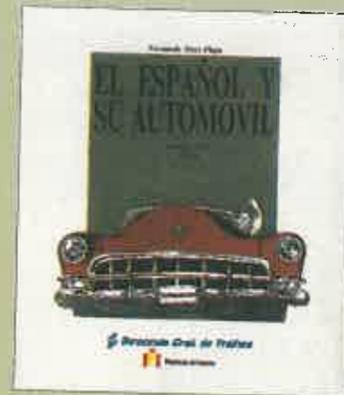


EN TODOS LOS FRENTEROS

Motul, firma especializada en la fabricación y desarrollo de lubricantes de primera línea, continúa en su afán de ofrecer los productos más avanzados y específicos para cada necesidad de lubricación. Ahora le toca el turno al nuevo Motul Moto Mix, un aceite de alta calidad (API TSC 3) destinado a motores de dos tiempos de gasolina. Este nuevo producto está especialmente enfocado para su uso en maquinarias de uso agrícola y bricolaje, tales como motosierras, cortacéspedes, motoazadas, etcétera. Se presenta en envase de medio litro con dosificador.



EL ESPAÑOL Y SU AUTOMOVIL



Dos maestros -uno de las Letras y el otro de Dibujo- han sido los autores de una relajante obra. «El Español y su automóvil» que acaba de editar la Dirección General de Tráfico y que, próximamente, verá la luz en su versión popular. Fernando Díaz Plaja, catedrático y escritor, dedica la obra a los «sufridos y a veces denostados Guardias Civiles». Loriga, maestro en el arte de la pluma, complementa gráficamente esta simpática obra, de la que reproducimos los siguientes episodios:

BOCINAZOS

EL automóvil en sus primeros tiempos, además de presumir sirve para refugio de enamorados, tanto por su aislamiento como por la posibilidad de trasladarles en poco tiempo a un sitio alejado de miradas ajenas. El auto tiene, además, una bocina cuyo contacto puede tener un valor erótico como canta la tonadillera Laura Pruillos en los «años veinte»:

«Yo me vuelvo loca por tener un auto para las tardes con él pasear con mis gafas negras, siempre en el volante mientras la bocina toco sin cesar. Yo quiero un auto, papá.»



yo quiero un auto veloz
de portentoso arranque
y de tremenda emoción
Un auto pequeño
como el de mi novio
y con la bocina
de tal variedad
que al sonar unamos
nuestros pensamientos
sin que se dé cuenta
de ello mi papá.

PRESUMIR DE COCHE

ENTONCES se habla entre los jóvenes de los automóviles extranjeros como de aparatos marcianos ya que al no ver ninguno y desearlos tanto, a las cualidades que ya poseían se les añadían las de nuestra imaginación que aceptaba como buenas las informaciones más exageradas. Por ejemplo, a mí me dijeron (y yo lo creí y más amigos lo creyeron) que el Rolls-Royce era un coche de tal solvencia que si rompías una pieza en el desierto de Libia la casa te mandaba un mecánico por avión con el recambio y te la montaba gratuitamente.

Pero, además, -ahora venía lo bueno- cuando al viajar el propietario accidentalmente a Londres quiso agradecer personalmente la reparación, se encontró con unos solemnes empleados que le dijeron que se equivocaba, que ellos no habían mandado a nadie a reemplazar una pieza porque en el Rolls no se rompe nunca nada. ¡Toma ya!

Otro entendido o guasón me aseguró que en el «Jaguar» deportivo y descapotable el conductor no se mojaba jamás aunque lloviese a cántaros porque el parabrisas estaba diseñado de tal manera que el agua saltaba desde su borde superior a la parte trasera del coche dejando seco al dueño. «Pero ¿y si cae verticalmente?» -pregunté- A la velocidad a que va el Jaguar la lluvia no puede caer jamás verticalmente- -me aseguraron- Y yo volví a creerme.

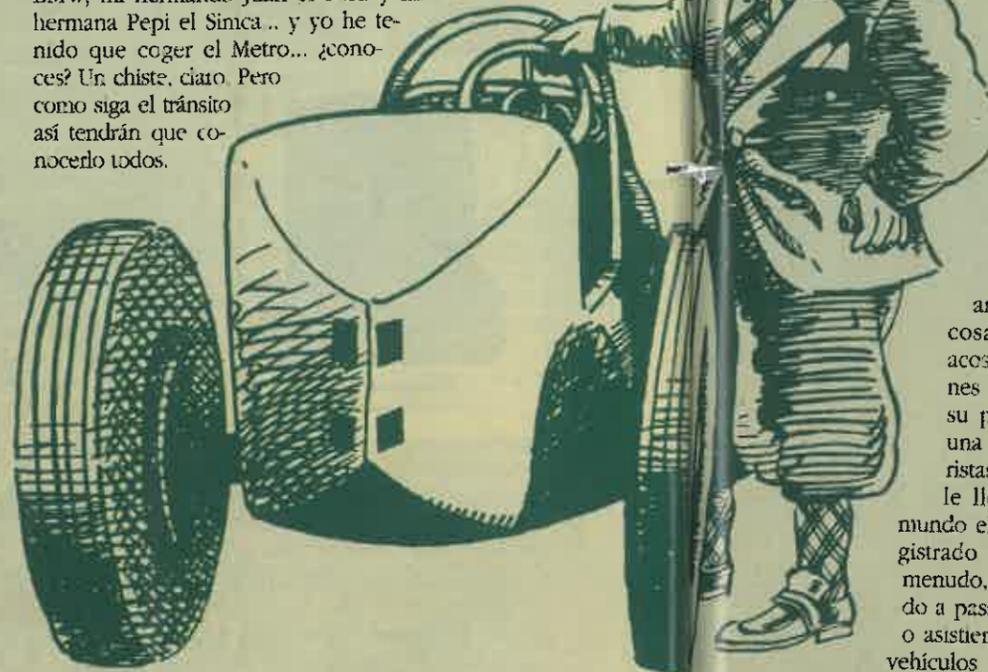
El aumento de usuarios de vehículos tiene otra razón. El campo español se ha civilizado con la mejoría de las carreteras pero sobre todo con la presencia de nuevos Paradores de Turismo y otros hoteles que permiten el descanso reparador y la comida bien presentada a los que se lanzan a hacer turismo...

Y así hemos llegado al triste pero interesante día de hoy cuando al



salir de una fiesta no se pregunta ¿Tiene coche? si no al revés ¿qué coche tienes? porque si la existencia se sobreentiende la elección puede quedar en la duda. Y aún es más amable añadir a la frase «ahora...» con lo que se supone amablemente al amigo capacidad económica para variar continuamente de vehículo. Y además se habla del «segundo» coche para la mujer y del tercero para el chico. Hasta que resulta real aquella historieta que se contaba como «folie de grandeur», cuando la muchacha dice a la amiga en la peluquería

-Papá se ha llevado el Mercedes, mami el BMW, mi hermano Juan el Ford y mi hermana Pepi el Simca... y yo he tenido que coger el Metro... ¿conoces? Un chiste, claro. Pero como siga el tránsito así tendrán que conocerlo todos.



GALANTERIA

ACLÁREME una duda caballero. Si cuando Vd. llega a una puerta al mismo tiempo que una señora le cede galantemente el paso, ¿Por qué no hace lo mismo cuando la dama está intentando salir de su estacionamiento e incorporarse al río de coches en la calzada? No le pido que en la esquina donde tenga prioridad Vd. le deje pasar a ella. El ruido de cláxons a su espalda sería excesivamente molesto, pero cuando la ve en apuro... ¿Por qué esa diferencia de comportamiento? No puedo creer que su actitud en el primer caso esté influida por la esperanza de obtener reconocimiento agradecido y quien sabe si un principio de ligue mientras que la desconocida del coche lo seguirá siendo cuando desaparezca entre la masa de tráfico. No puedo creerlo porque esto indicará un cálculo ventajista que no le va nada a alguien como usted, que es, estoy seguro, todo un caballero español. ¿O no?

CASTIGAR CON EFICACIA

HA quedado claro supongo, que yo creo en la necesidad de sancionar al conductor culpable de un falta de circulación que puede resultar «un intento de asesinato». Sin embargo, no creo que esa sanción deba ser de tipo económico; por la sencilla razón de que resultará una sentencia de poca importancia para el rico y de mucha gravedad para el pobre, discriminación injusta y propicia al desprecio de la ley por parte de los pudientes.

A sabiendas de ellos, los norteamericanos, concretamente en Nueva York, obligan al infractor en algunos casos importantes a presentarse ante un juez. Amigos, ¿cómo cambia la cosa! El señor de la Quinta Avenida acostumbrado al respeto servil de quienes le rodean tiene que perder parte de su precioso tiempo y esperar turno en una sala incómoda entre peristas, cartistas, prostitutas y estafadores... cuando le llega su vez y, delante de todo el mundo el señorón es recriminado por el magistrado por su conducta automovilista y a menudo, a parte de la multa, se ve condenado a pasar unos días haciendo obras sociales o asistiendo a unas clases de conducción de vehículos para que no repita el error que ha puesto en peligro vidas ajenas.

Eso sí es castigar con eficacia futura. No le han tocado el bolsillo, repleto, si no el orgullo hasta ahora intocable. Le va a costar mucho olvidarlo... para bien de todos.

Ojalá en España se pusiera en marcha algo parecido.

CONSEJOS AL MULTADO

DESMOND MORRIS, el autor famoso de «El mono desnudo» y en otro libro titulado en inglés «Manwatching» y que yo traduje al español, advierte que la reacción primera del detenido por la policía de tráfico es permanecer en su sitio y discutir con el policía rehusando admitir su error, lo que le marca ya como un enemigo que se niega a confesarse vencido, provocando con ello la respuesta iracunda del policía.



Para el autor británico lo aconsejable en esos casos es una actitud totalmente distinta; así...

- 1.: se apeará del coche, ese territorio personal que le confiere una situación de dominio.
- 2.: se acercará al policía antes de que éste lo haga hacia él porque cuanto más tenga que caminar más irritado se pondrá.
- 3.: adoptarán la postura y desnudez adecuada, con una angustiada expresión facial, porque esto emitirá señales de inferioridad y 4.: empleará sistemas verbales de sumisión aceptando totalmente ser el responsable del error y recriminándose por ello, con lo que rebajará su propio nivel mental mientras se eleva el del policía que advirtió una equivocación que el fue incapaz de ver.

Ante esas técnicas -concluye Morris quizá pecando de optimismo- le resultará muy difícil al guardia persistir en su hostilidad y poner una multa a quien ha dejado claramente de ser su «enemigo» para convertirse prácticamente en su «prisionero» (Desmond Morris, «El Hombre desnudo», ed. «Manwatching» ed. española, Barcelona, 1980, página 156).





REFUGIO DE AMORES

El coche ha sido siempre refugio de amores. En el siglo XVII Quevedo le llamaba Celestina y aseguraba que muchas mujeres habían subido doncellas por una portezuela y bajado por la otra esperando un hijo.

A mediados de nuestro siglo los novios que no tenían otro lugar donde ir -en los hoteles les pedían el certificado de matrimonio- estacionaban en calles oscuras para sus demostraciones afectuosas con un oído atento al menor ruido de pasos que delatara a un policía y su denuncia subsiguiente, con escándalo de la familia llamada luego a declarar.

En la calle oscura o en el bosque. Yendo a caballo yo me he encontrado en la Casa de Campo en un mínimo sendero con un «seiscientos» que todavía hoy no comprendo cómo pudo haber llegado allí entre las matas. No sé «cómo» pero sí «para qué» a juzgar por la asustada expresión de la pareja cuando nos descubrimos mutuamente y antes de que yo hiciera retrocer discretamente a mi «Guánán».

Hoy que la costumbre es más libre y la policía la acepta como tal, hoy cuando existen muchos lugares donde refugiarse incluso en la misma casa de él o de ella, sigue la idea de considerar el automóvil como un sucedáneo del saloncillo y aún de la alcoba. Son las parejas que, vistas desde atrás, parecen una sola persona con dos cabezas, hasta tal punto están unidas; son esos que al aparecer la luz verde son los últimos en reaccionar tras deshacer el beso que se están dando... hasta que el ruido de las bocinas les saca de su éxtasis, esos que por carretera, van lo más lentamente posible, más pendientes de los ojos y la boca del compañero que de los demás coches y de las señales de tráfico.

Hace años surgió a su propósito el chiste popular. El guardia observa la postura relajada del conductor, una mano en el volante, la otra oprimiendo el hombro de la muchacha y le grita:

-¡Con las dos manos!

A lo que él replica asombrado:

-¿Y cómo voy a conducir entonces?!

CONducir EN MADRID

Si me preguntaran dónde se conduce peor entre los países que he visitado diría sin dudar que en Madrid. Pero si se precisa dónde lo hacen más peligrosamente dudaría entre Tokio, Ciudad de México, Lisboa y cualquier ciudad italiana. El matiz, hay que aclararlo, se refiere a que se puede guiar un vehículo muy deprisa y al mismo tiempo muy bien, caso de los italianos, que parecen especialmente dotados para ese oficio. Audacia para acelerar, sangre fría y (además de conocimientos mecánicos) reflejos para desviarse o frenar.

Los mejicanos juegan la carta del tenor ajeno; el acelerador sirve para intentar colocarse en el camino de otro, el freno para detenerse al notar que el «farol» no ha dado resultado, y que el agredido prefiere arriesgar su carrocería a ceder el paso. Claro que como es notorio, en México el riesgo mayor de la carretera para el conductor no es otro coche particular, sino el de la policía que le detienen para 1.º informarle que ha cometido una infracción; 2.º que tiene que acompañarle al Comando; 3.º que esa Comando está siempre en la dirección contraria por la que usted va. Tres premi-

sas que llevan como consecuencia ineludible a la



«mordida» o soborno. La cantidad es objeto de «trato» y en él hay que tener en cuenta no sólo el agente que le detiene si no sus superiores. Porque como me dijo el patrullero en el camino de Monterrey a Guadalajara: «Bueno esto es para mí, pero ¿Y lo del Capitán?»

En cuanto a Tokio y Lisboa lo que asusta más al viajero en el primer caso, es la conducción por la izquierda que, hace aparentar más peligrosa la carrera y las cuestas de la capital portuguesa en el segundo. Dicen que Doolittle, el aviador que dirigió el primer ataque norteamericano contra Tokio en la Segunda Guerra Mundial, confesó que el mayor miedo de su vida no lo pasó al mando de su «Fortaleza volante» sobre el hostil Japón sino al ser transportado por un taxista lisboeta. Sin embargo quiero aclarar algo. En todas las ciudades mencionadas y en otras de circulación parecida los conductores intentan ganarse el espacio unos a otros, en una pugna de nervios pero si fallan en su intento se resignan pensando que otra vez les tocará el turno. Mientras en las ciudades y carreteras españolas el frustrado marca con sus golpes de claxon y variados insultos personales su irritación al no conseguir sus propósitos, sean o no legítimos y legales.

PRESENCIA DE LA PAREJA

CURIOSO lo internacional de estos temores. En mi recuerdo dos estampas parejas: Una en la carretera de León a Madrid «no me gusta ese coche parado ahí enfrente» dijo quien me llevaba y levantó el pie del acelerador; y al pasar junto a él «ah! ¿qué te dije? ¿Viste las gorras de uniforme?»

Otra a muchos kilómetros de distancia en la carretera que va de Cracovia a Varsovia. «uy, uy» empezó a decir el chófer que habíamos contratado para la excursión «estoy oliendo a policía. Iré más despacio...»

Y como en el otro caso esta vez en la primera curva, un par de guardias junto a la cuneta: «No se lo advertí? Es que lo huelo!»

Cuando no lo consiguen adivinar se establece el triste enfrentamiento antes señalado. Como en todo tipo de situaciones cómico-dramáticas los caricaturistas y los cómicos de café tienen infinidad de posibilidades ironicas.

Por ejemplo. Cuando el guardia se acerca, el conductor le dice por lo bajo: «Iba a cien pero málteme por ciento cuarenta. Estoy intentado vender este coche al señor de mi lado.»

Otras veces la broma se basa en el contraste entre un hecho cómico y sus protagonistas que puede ser el Presidente norteamericano Johnson, hombre de



gran soberbia según la historia. El coche que él conduce raudamente tras salir de su rancho tejano, es perseguido por un motonista que, por fin le da alcance y le manda parar. Cuando se acerca a imponerle la multa reconoce el familiar rostro: «Oh, Dios mío!» dice ante la plancha.

Y el Presidente volviendo a poner el motor en marcha. «Exactamente! y que no te vuelva a ocurrir, muchacho.»

En otra anécdota también norteamericana, un sacerdote católico con su traje de «cleryman» se encuentra en una carretera del desierto californiano con el «stop» de un cruce. Ante la absoluta ausencia de coches y peatones en todo lo que abarcaba su vista, decide no hacer caso y sigue. Diez kilómetros después otro «stop» en parecidas condiciones de paisaje

y humanidad, repite su operación. Pero apenas ha entrado en el otro camino, le detiene la policía de Tráfico: «Buenas tardes, padre. ¿Me permite ver su carné de conducir?»

Largo y detenido estudio del documento y luego... «Se ha pasado usted un «stop» sin parar, padre.»

«Sí» el sacerdote pone cara asombrada. «Me extraña porque yo mismo cumplo las reglas, hijo, pero si usted lo dice... Iría distraído, rezando...»

«También estaría usted rezando diez kilómetros antes, padre. Porque allí se ha saltado otro.»

El cura piensa rápidamente. «Este guardia no puede haber visto la otra infracción desde aquí. Es evidente que sólo lo sospecha e intenta sacarme con la mentira, una verdad. Pero yo ahora tengo que negarlo absolutamente. ¿Qué dirían de un sacerdote que se dedica a faltar a la ley?»

«Ah, no, hijo; eso sí que no. He pasado éste, es cierto porque no lo he visto pero el otro no, en absoluto, lo recuerdo muy bien.»

«Que sí, padre, que también lo ha pasado sin detenerse.»

«Que no, que no! y además me ofende que pienses eso de mi hijo, me ofende.»

«Bueno, padre, si se empeña, le diré porqué estoy tan seguro «apunta hacia el cielo con el pulgar» me lo han dicho desde arriba.»

«Desde arriba? El sacerdote vacila. ¿Cómo va a ser? El sacerdote es él y ahora ese guardia ¿va ha considerarse más preparado para hablar con lo alto?»

«Bueno, eso... En fin no irá a creer que recibes información de...»

«No, padre, no es lo que está usted pensando» sonríe el guardia «me estoy refiriendo al helicóptero!»

AÑO 92

DIAS OLIMPICOS

Desde esta misma semana, en la que se celebra el Raid Paris-El Cabo, la actividad automovilística no ha conocido descanso entre el final del 91 y comienzo del 92. Los diferentes campeonatos internacionales y nacionales comenzarán antes de que nos demos cuenta. Sin apenas solución de continuidad, semana a semana, la Fórmula 1, el Mundial de Sport, el Mundial de Rallyes, el de Raids, los diversos campeonatos de Europa y la docena de Campeonatos nacionales, darán ocasión de llenar muchas páginas. Hagamos un brevísimo resumen por especialidades.

RALLYES

El Campeonato del Mundo se presenta apasionante. Nueve pruebas (más dos para pilotos) decidirán el vencedor, en una nueva edición del duelo Lancia-Toyota, ambos con nuevos coches, más potentes y eficaces. La reglamentación obliga en el 92 a montar bridas de turbo más pequeñas (38 milímetros), con lo que perderán algo de potencia. Es la única diferencia reglamentaria.

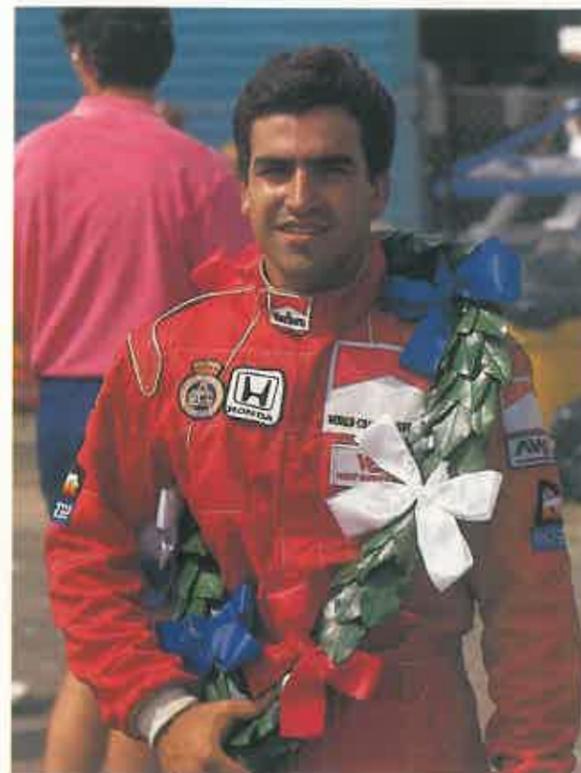
El matiz más importante es la presencia de equipos reforzados. Sainz no estará tan solo y contará con la ayuda de Alen, vencedor en el 92 a montar bridas de turbo más pequeñas (38 milímetros), con lo que perderán algo de potencia. Es la única diferencia reglamentaria. El matiz más importante es la presencia de equipos reforzados. Sainz no estará tan solo y contará con la ayuda de Alen, vencedor en el 92 a montar bridas de turbo más pequeñas (38 milímetros), con lo que perderán algo de potencia. Es la única diferencia reglamentaria.

El plano nacional (el Campeonato de Europa sigue como está, con escaso interés de participación), la temporada 92 será de transición. Se estrena nuevo reglamento, con limitación de neumáticos, de resultados a obtener (sólo 5) y de

entrenamientos. Comenzará en Canarias y consta de 12 pruebas. Se desconocen aún la mayoría de los programas, pero todo apunta a que habrá más inscripción de la inicialmente prevista, ya que es muy posible que Guillermo Barreras alinee un Integrale con el que dar réplica a Monzón o a Pedro Diego, si el santanderino logra sacar adelante el presupuesto. Renault retorna oficialmente a los rallyes, con un Clio 16 válvulas grupo A conducido por Kiko Cima. Un coche igual dio muchos disgustos a los Ford y Lancia en Francia. Completando el plantel, el Peugeot 309 oficial de Arqué, apoyado por el semi-privado de Capi Saiz. Los Opel Corsa (Climent y Lilly de nuevo), los monomarca Peugeot y Renault completarán el plantel y con algunas apariciones episódicas de los Sierra grupo N o BMW M-3.

FORMULA 3.000

La temporada que viene va a ser muy importante en esta modalidad para el automovilismo español. La entrada de nuestro piloto con más futuro, Jordi Gené, en la misma, aumentará su interés. Posiblemente estará en el equipo Pacific, por lo que sus aspiraciones son muchas. En principio, las únicas novedades de reglamentación se centran en la utilización de una gasolina única para todos los participantes. De esta forma se pretende igualar los rendimientos y evitar la entrada de com-



JORDI GENÉ
Nuestro mejor representante de los circuitos tiene muchas posibilidades en la F-3000.

nacional, el 92 va a contar con todas las carreras. Empezando por el París -El Cabo, que se disputa en estos momentos, y continuando con los ya tradicionales Atlas, Túnez y Faraones. Después del fallido intento del año pasado, se vuelve a planear el París-Pekín y, tal y como viene siendo habitual, la Baja Aragón reunirá a todos los favoritos de la especialidad.

En lo que se refiere a las pruebas españolas, este año la modalidad adquiere el rango de campeonato, con un máximo de seis pruebas, de las cuales cinco ya están confirmadas.

CIRCUITOS ESPAÑOLES

En el año 1992, será de nuevo el Campeonato de Producción el que resulte más atractivo. Se celebrarán once carreras y el reglamento técnico se mantiene inalterado aunque, si hay consenso entre los participantes, se podrá modificar a lo largo de la temporada. La llegada de equipos tales como Mercedes o Mazda, puede animar todavía más el certamen.

Entre los trofeos monomarca, la novedad más importante reside en la aparición de los AX GTI en la Copa Citroën AX. La Fórmula Ford se va animar bastante, al estar sus parrillas muy concurridas, así como la Fórmula Renault, que mantiene su tendencia al alza y, como no, las tradicionales Copas Renault.

MERCEDES EN CIRCUITOS
La llegada de otras marcas va a aumentar el interés del Campeonato de Producción.

RAIDS

Después de un año, en el cual se han suspendido algunas pruebas a causa de la situación política inter-

nato. En este punto se ha hecho la excepción de Porsche, que a pesar de no estar presente en el campeonato, a la vista de su palmarés podrá participar en Le Mans.

SPORT PROTOTIPOS

Después de la decisión de la FISA de suspender el campeonato, parece que la intercesión de Peugeot lo ha salvado, puesto que se han cumplido las exigencias de contar con un mínimo de veinte coches en cada carrera. Peugeot ha acordado apoyar a los equipos más modestos costeando las posibles sanciones que les imponga la FISA por la comparencia a una carrera. Este año entra en vigor el reglamento técnico, por lo que todos los coches tendrán que estar impulsados por motores atmosféricos de 3,5 litros. Le Mans será un caso especial, puesto que además de los C1 con especificaciones del 92, podrán tomar la salida los anteriores C1 con especificaciones 90, siempre y cuando la marca esté presente en el campeo-



LOS RALLYES ARRIBA
Un año más parece que los rallyes van a ser la modalidad más animada.

WILLIAMS-RENAULT ESTRENA NUEVAS TECNICAS EL F-1 DEL FUTURO

Por el momento se encuentra en fase de evolución. A pesar de eso, el Williams FW 14 se perfila como el monoplaza más avanzado del momento. Tras la suspensión activa y el cambio semiautomático, ahora se ha probado en Montmeló un sistema de embrague electrónico, llamado a revolucionar las salidas de un Gran Premio.

ÉXITO TOTAL
Damon Hill ensayó con éxito el nuevo sistema electrónico que regula el embrague y el diferencial. Riccardo Patrese y Nigel Mansell se mostraron dichosos al ver los resultados.



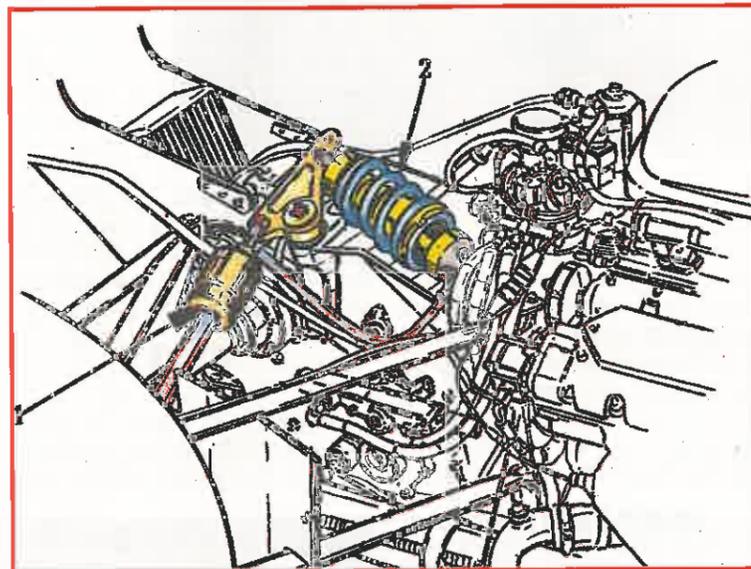
suspensión activa, que en su estreno con ocasión del Gran Premio de Italia de 1987, le valió a Nelson Piquet la victoria, y posteriormente logró que, en un tiempo récord, funcionara el cambio semiautomático, incluso superior y más fiable que el de Ferrari. Ahora, ese técnico con aspecto de ganadero, ha introducido en su FW 14 el embrague con control electrónico.

Es sabido, que uno de los principales problemas de los F-1 es su pérdida de motricidad en las salidas, que por otra parte, castigan el embrague, deterioran los neumáticos, y en repetidas ocasiones, han provocado tantos accidentes como la pérdida de preciosos segundos.

Con vistas a la próxima temporada, el Williams-Renault se verá equipado con un nuevo sistema electró-

za un número determinado de revoluciones, evitando así que los neumáticos patinen, debido a que les llega la potencia dosificada en la justa medida. Junto con el control del embrague, existe también el del diferencial que, gracias a un sensor electrónico conectado con la centralita que regula el funcionamiento del motor, adapta el rendimiento del motor a las posibilidades de adherencia de los neumáticos. El resultado de todo esto es sumamente eficaz, debido a que la motricidad del coche es, en todo momento, la máxima posible, desde el momento de la salida del Gran Premio, hasta en la aceleración durante y después del paso por cada curva.

Según palabras de Head, la anulación del sistema hidráulico del embrague, como del pedal, ha per-



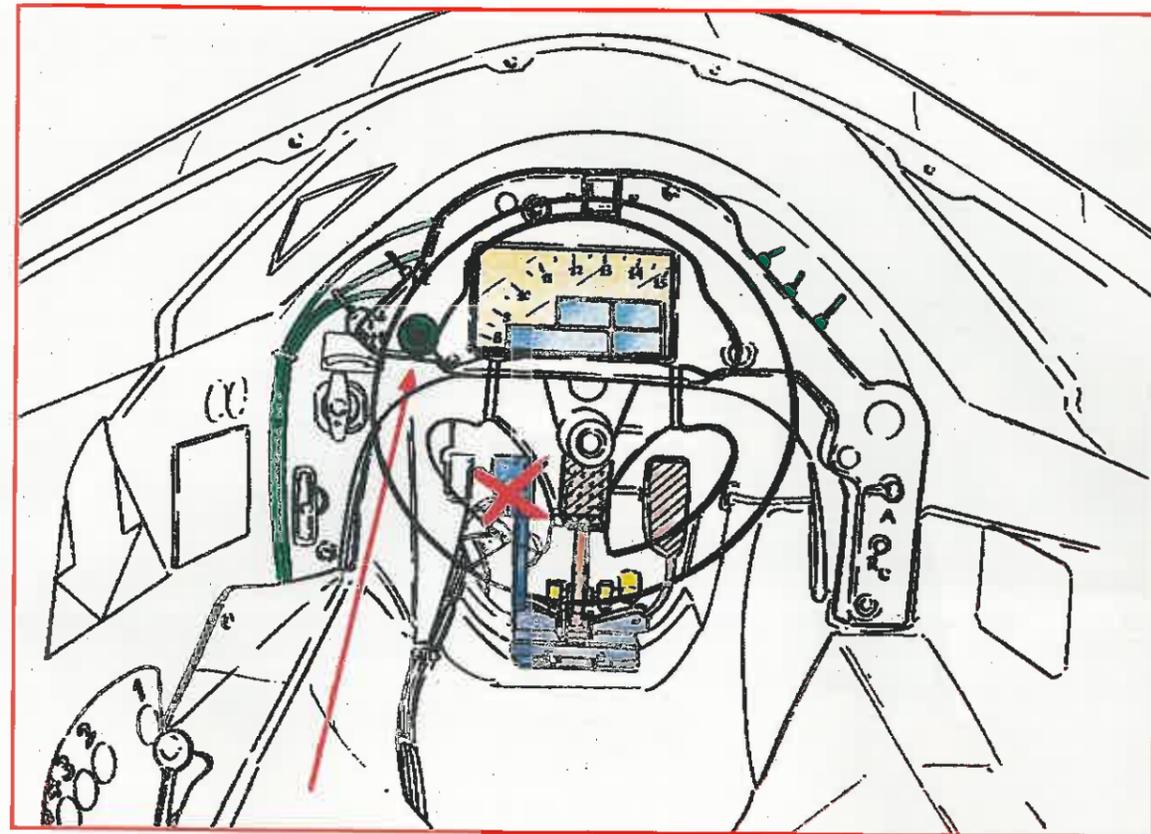
REGRESO A LO CLÁSICO
Williams no estrenará en el 92 las suspensiones activas. Por el momento han elegido un sistema de suspensión clásico, mejorado con un regulador sobre el pontón que actúa sobre el reenvío del amortiguador.

nico capaz de controlar las reacciones del embrague, por medio de tres programas que el piloto deberá elegir para arrancar en la parrilla de salida, después de cambiar los neumáticos durante la carrera, o simplemente para ponerse en marcha normalmente.

Las tres elecciones se seleccionan por medio de un interruptor, y el accionamiento del embrague se acciona al pulsar un botón situado en la parte posterior del volante. En resumidas cuentas, lo que ocurre, es que el embrague se pone en funcionamiento cuando el motor alcan-

mitido aligerar un kilo el peso del coche, ganar espacio en el habitáculo para la pierna izquierda del piloto, que junto con las ventajas de motricidad, se fatiga sensiblemente menos.

Por otra parte, resulta desconcertante oír a los técnicos de Williams hablar de suspensión «pasiva» para el futuro monoplaza de Patrese y Mansell. Por el momento, el sistema de suspensión activa sigue en elaboración sobre las mesas de los ingenieros de Dudcot, mientras que el FW 15 adoptará la misma que el FW 14, con la aportación de un cu-



ELECTRÓNICA A TOPE
En el habitáculo del FW 14 se suprime el pedal del embrague, y el mando electrónico que lo regula está situado por detrás del volante. La regulación se llevará a cabo por medio de tres programas diferentes.

rioso martinete colocado sobre el eje del empujador de la suspensión. Este «invento» controla y regula las reacciones negativas que no puede absorber el amortiguador hidroneumático.

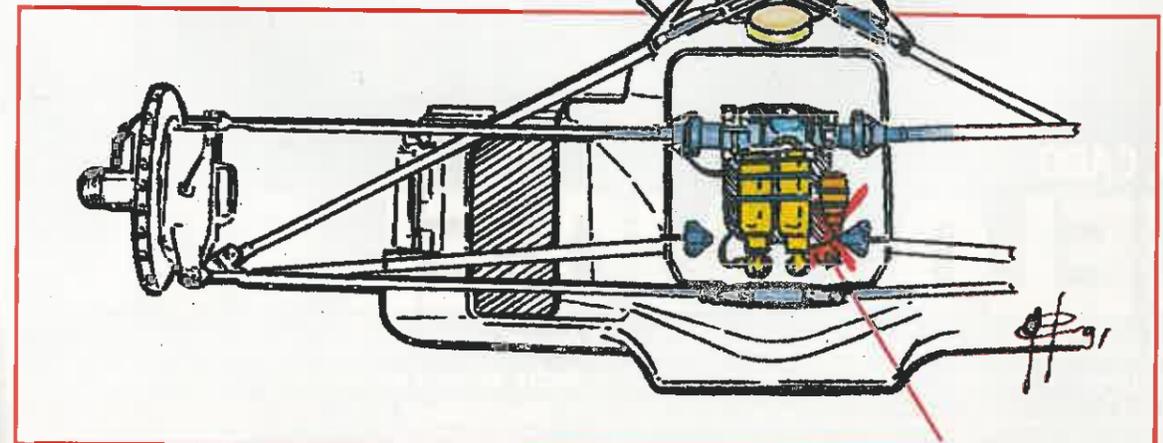
En lo relativo al cambio, Head ha precisado que se mantendrá el diseño actual, con una serie de interesantes modificaciones que deberán mejorar bastante su precaria fiabilidad mecánica, adaptando su funcionamiento a las regulaciones electrónicas del embrague y del diferencial y, a ser posible, ganar alguna centésima de segundo más en

su velocidad al engranar todas las marchas.

Por lo que se ha podido comprobar durante los entrenamientos en Montmeló, el Williams-Renault FW 14 «laboratorio», encomendado a Damon Hill, proporcionaba una motricidad fuera de lo común a la salida de cualquier curva, y sobre todo, en los simulacros de arrancadas de Gran Premio, llevados a cabo a final de la recta para que nadie se diera cuenta de su brutal motricidad; el monoplaza mantenía su

direccionalidad de forma sorprendente. A la vista de lo ocurrido la pasada temporada, y de los errores cometidos por sus mecánicos, es de suponer que Frank Williams ponga remedio a ese talón de Aquiles que anida en la estructura de la escudería en los circuitos. Si eso se lograra mejorar, y la fiabilidad electromecánica acompañara al monoplaza, nadie les privará de los Títulos Mundiales de Pilotos y Constructores. Suerte, y sólo suerte.

G. Corbetta
G. Piola



MENOS PESO
En la parte frontal del FW 14 «laboratorio» se ha eliminado el depósito del líquido hidráulico destinado al embrague.



**RAID
PARIS-EL CABO**

DUELO BAJO EL SOL

Los primeros días de carrera han dejado bien claro que el triunfo por la victoria es cosa de dos equipos: Mitsubishi y Citroën. Todo hace presagiar que la lucha se va a prolongar en cada etapa. Los participantes españoles más importantes, también han demostrado estar en buena forma.

LOS participantes de la primera edición del Raid París-El Cabo ya tienen programados sus sistemas de navegación con rumbo al sur. En pleno desierto la batalla se ha desencadenado, tras las primeras etapas se ha podido comprobar que Citroën no lo va a tener tan fácil como en otras ocasiones: Mitsubishi, con un potente equipo, está dispuesta a aguarle la fiesta a la armada francesa. Para ello ha puesto en juego una enorme cantidad de medios. Los resultados no se han hecho esperar y en la etapa prólogo, Erwin Weber, campeón de Alemania de Rallyes, se impuso a los Citroën. Más tarde en la primera toma de contacto con África, Hubert Auriol, el piloto de Mitsubishi con más posibilidades de triunfo, se clasificó delante de los ZX Rallye Raid.

DÍA HISTÓRICO
En la etapa del viernes 27, Sirte-Sabha, Salvador Servá y Jaime Pulg, tras una etapa perfecta, pasaron a encabezar la carrera.



EL VETERANO Y EL NOVATO
Jordi Arcarons (foto de la izquierda), todo un veterano en este tipo de carreras, es uno de los favoritos al triunfo final. Jordi Torra, por contra, debuta en suelo africano, hasta ahora con un sensacional resultado.



SIEMPRE FAVORITO
Carlos Mas siempre parte en una carrera de este tipo como máximo favorito. Por lo pronto ha demostrado encontrarse en una buena forma.





De todas formas, la carrera no ha hecho más que comenzar. Quedan muchas etapas por disputar y todo puede suceder. Las asistencias y logística de cada equipo tienen mucho que decir. En los últimos días de carrera, quien consiga estar más en forma, tendrá mayores posibilidades. Al respecto, Citroën ha demostrado que sus asistencias, con una perfecta organización, sin dejar nada al azar, tienen una ilimitada capacidad de trabajo, que en otras muchas ocasiones ha permitido que la balanza se incline a su favor. Hay que ver si Mitsubishi puede responder al potente equipo francés.

Después de lo sucedido en los primeros días en suelo africano, el resto de los equipos participantes,

EL REY DE ÁFRICA
Vatanen confía en adjudicarse la victoria. En la foto, con el organizador de la prueba, Gilbert Sabine (en el centro) y su fiel copiloto Bruno Berglund.



salvo que ocurra algún imprevisto, una vez más servirán de mera comparsa. Entre los más importantes están dos españoles, el de Salvador Serviá-Jaime Puig, que a los mandos de un Lada Samara T-3 se encuentran clasificados justo detrás de los dos equipos favoritos, a la expectativa de lo que suceda en los puestos de honor y esperando a dar algún zarpazo que se puede ver reflejado en alguna victoria de etapa, algo que sería muy importante, además de procurar al final de esta dura carrera estar clasificados lo más arriba posible. De quedar entre los cinco primeros sería un fabuloso triunfo. De momento, se están clasificando detrás de los Mitsubishi y los Citroën, sin ceder mucho tiem-

po. Son dos hombres experimentados en este tipo de competición y con una buena estrategia pueden saldar su actuación con un sobresaliente.

Otro equipo español con posibilidades de realizar un papel digno es el Team Nissan-Repsol, con sus veteranos Patrol rejuvenecidos. Ahora van equipados con turbo y mejoras en las suspensiones y las transmisiones. En los primeros días de carrera han realizado una buena actuación y sobre todo Jordi Torra, que debuta en raids africanos, ha comenzado con muy buen pie y ha conseguido situarse entre los diez primeros. El resto de los equipos españoles no tienen muchas posibilidades de lograr una buena clasificación. Con pocos medios, su obje-

tivo es estar el día 16 de enero en Ciudad del Cabo, conseguirlo sería un tremendo éxito.

Cada vez es más numerosa la presencia de pilotos del Mundial de Rallyes en este tipo de carreras. En esta ocasión debuta el francés Bruno Saby, que en su primera toma de contacto con el desierto sahariano está haciendo lo imposible por no perder mucho tiempo. En la clasificación general, de momento, se encuentra entre los diez primeros.

Si la lucha por la victoria en el apartado coches se limita sólo dos a equipos, o lo que es lo mismo a Vatanen y Auriol, en la categoría de motos el pronóstico es mucho más abierto. Ya se ha podido comprobar, en las primeras etapas africanas, que los favoritos no van a dejarse

LOGÍSTICA DE GIGANTE
Como es habitual, Citroën pone en juego una increíble cantidad de medios. Además, en esta carrera participa con dos prototipos, con vías más anchas, confiados a Ickx y Waldegard.

le must de Cartier

PHILIPPE CHARRIOL PARIS

la collection Van Cleef & Arpels Paris

Feliz 1992

Cabrera

JOYEROS

AGENTE OFICIAL

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



sorprender, y la lucha hasta el final de la carrera promete ser apasionante. Por el momento, las Yamaha, con Peterhansel a la cabeza, dominan la prueba. Con una moto de esta marca, Carlos Mas está entre los primeros. Su segundo puesto en la primera etapa libia, le ha servido para demostrar que la mala suerte que ha tenido en los últimos años, no le va a impedir luchar por el triunfo.

Otros pilotos de la talla de Orioli, Laporte y el español Arcarons, integrantes del equipo Cagiva, y situados entre los diez primeros de la general, esperan dar la respuesta oportuna a los hombres de Yamaha, es más, Arcarons es un serio candidato a la victoria final. No podemos olvidarnos de De Petri, piloto muy rápido y siempre con muchas posibilidades. Otro equipo que en las úl-

PRIMER LÍDER
El primer líder fue el Campeón de Alemania de Rallyes, Erwin Weber.

CLAROS FAVORITOS

Duelo de titanes

EN esta primera edición del Raid París-El Cabo dos equipos, Mitsubishi y Citroën, apuestan por la victoria. Triunfo que es tremendamente importante y que, en el caso de la marca francesa, le sirve para volcar en él sus campañas publicitarias de los modelos de serie. Por este motivo no escatima ningún esfuerzo. El presupuesto empleado ronda los 1.500 millones de pesetas. Además, cuenta con los servicios de los mejores pilotos de la especialidad y con

cinco vehículos muy difíciles de superar. Pero esto no basta, para que funcione el equipo hace falta una enorme infraestructura y logística. Como ejemplo, baste citar que los coches franceses contarán con el apoyo de más de diez camiones. A esta lucha se suma Mitsubishi, equipo que, año a año, ha ido aumentando su potencial y que en esta ocasión cuenta con unos medios y un presupuesto muy similar al de su rival más peligroso.

LUCHA HASTA EL FINAL
La disputa en motos promete ser apasionante en cada etapa.



timas carreras se ha reforzado mucho es Gilerá, escuadra en la que se encuentra Carlos Sotelo, que en las primeras etapas está respondiendo perfectamente a las expectativas que hay sobre él. Por otro lado, al cambiar la carrera su recorrido en esta categoría, la iniciativa de cada piloto decidirá la victoria.

Cuando el lector tenga este número en sus manos, la caravana multicolor que compone la carrera más larga del mundo, más de 12.000 kilómetros, abandonará el desierto y se introducirá en Centro África. En ese momento comenzarán a recorrer pistas que hasta ahora no se habían realizado nunca con coches y motos de carreras. Todo puede suceder y el desconocimiento del terreno, por parte de todos, propiciará momentos intensos. ○

1 INVERSIÓN es la única publicación nacional hecha a su medida. Para cuidar su patrimonio.

2 Cada semana estamos en su quiosco habitual, y suscribiéndose llegamos cómodamente a su domicilio.

3 Le informamos en cada momento sobre el fondo de inversión que más le conviene, los valores con mayor liquidez, las mejores cuentas y créditos hipotecarios...

El único semanario que le informa a fondo de su INVERSIÓN

4 Los fondos de inversión son algo de nuestro mayor interés. Semanalmente hacemos el seguimiento de los 290 fondos que hoy están en el mercado.

5 Su mayor interés está en INVERSIÓN. Un gran equipo de profesionales trabaja para que usted rentabilice al máximo su inversión.



Entre a fondo en **inversión**¹⁶



SALVAR LE MANS

LA FISA con Moxley a la cabeza, a propuesta del Automóvil Club de l'Ousat, organización de las míticas 24 Horas de Le Mans, la creación de una comisión de trabajo, para que esta carrera tenga el protagonismo que se merece. Según Moxley, esta carrera es tan importante como el Mundial. Para ello, además de los coches que compiten en todo el campeonato, con motores de 3,5 litros

sincafélicas, también admitirá los coches desaparecidos que cumplan el reglamento C-1 del 90 y que pertenezcan a marcas que están inscritas en el certamen. Con respecto a Porsche, también tendrá presencia en esta carrera, porque según Moxley, debido a su contribución durante años en este campeonato y sobre todo en las 24 Horas de Le Mans, se lo merece por derecho propio.

Crivillé comienza la temporada

ALEX Crivillé comenzará en los primeros días del año su periodo de entrenamiento con vista a la temporada 92. Su paso de 250 a 500 centímetros cúbicos necesita un lógico tiempo de adaptación y para cuando llegue el momento de disputar la primera carrera, el joven piloto



de Seva quiere estar a un buen nivel. Los entrenamientos comenzarán en Australia, para más tarde desplazarse a Estados Unidos y finalizar esta primera tanda en Jerez. En total, Crivillé se ha propuesto realizar 4.000 kilómetros antes de que dé comienzo el Mundial.

El Rallye de Montecarlo a punto

UNA vez cerrado el periodo de inscripción del Rallye de Montecarlo, un total de 150 participantes completan la lista de inscritos. Entre ellos lógicamente los mejores del mundo. Este es el caso de Juha Kankkunen, triple campeón mundial; Carlos Sainz, que saldrá dispuesto a repetir el triunfo de la edición anterior; Didier Auriol, que finalmente defen-

derá los colores de Martini al cederle Lancia todo el material deportivo a su filial, la Jolly Club. También debutarán con sus nuevos equipos Massimo Biasion (Ford), Markku Alen (Toyota) y Tomi Makkinen (Nissan).

Pilotos prioritarios

LA FISA ha hecho pública la lista de los pilotos que en el 92 gozarán de prioridad A en el Mundial de Rallyes. Una categoría a la que sólo pueden acceder los pilotos que ha-



yan demostrado una gran calidad. En esta lista entran, por derecho propio sin inconvenientes de caducidad, los pilotos que hayan logrado el Campeonato del Mundo. Sin embargo, en la última lista publicada por este organismo internacional no aparece el nombre de Walter Rohrl. Un nombre que sí aparece mercedemente es el de Colin McRae, después del magnífico fin de año que ha tenido.

Nuevo jefe en Ford Motorsport

PETER Ashcroft que hasta ahora venía desempeñando las funciones de Director Deportivo en el equipo del Mundial de Rallyes de la marca del óvalo, ha dejado su puesto. El nuevo «patrón» de este equipo, que afronta el 92 con mucho optimismo y muchos proyectos en cartera, es Colin Dobinson, de 47 años de edad y unido a Ford desde 1961. Tendrá la responsabilidad, no sólo de conseguir triunfos en el Mundial que dentro de poco va a comenzar, sino también del desarrollo de su nueva arma, el Ford Escort Cosworth 4x4. Vehículo que ya se ha confirmado que será desarrollado en Inglaterra por Malcom Wilson y que participará en el Campeonato de España de Rallyes de Tierra en manos de Mia Barolet.

Agostini Director de Cagiva

LA escudería italiana Cagiva ha nombrado recientemente al ex-campeón del Mundo de Motociclismo, Giacomo Agostini, Director del equipo. También la marca ha confirmado por una



temporada más en su equipo del Mundial a Eddie Lawson y al brasileño Alex Barros. La temporada pasada las motos de esta marca, gracias a la incalculable colaboración de Lawson, mostraron un magnífico nivel competitivo, y esperan que este año se confirme con la consecución de victorias. Para ello no están escatimando esfuerzos.

Hakkinen sigue con Lotus

ACE unos días la mítica escudería inglesa Lotus, anunció que para el 92 dispondría de los motores Ford HB, terminando por lo tanto su colaboración con Judd. Ahora



hace oficial que para la temporada que viene seguirá contando con los servicios del joven piloto finlandés Mika Hakkinen, que ya en el 91, a pesar de su corta experiencia en esta especialidad, mostró unas buenas cualidades. El otro piloto del equipo podría ser Johnny Herbert, aunque este último todavía no está confirmado al cien por ciento. Andrea de Cesaris también tiene alguna posibilidad de ocupar ese volante.

Audi no homologa el S2

RAS haber efectuado una serie de pruebas secretas en Alemania, Audi ha deci-

dido no homologar en el Grupo A el S-2 de forma temporal. Las razones de la marca alemana son la falta de tiempo para construir el número de ejemplares que exige la FISA (5.000). Audi esperará al 93, año en el que sólo serán necesarias 2.500 unidades para homologarlo. Al margen de esto, y dentro del ámbito automovilístico, Jimmy McRae ha firmado un contrato con Opel para desarrollar el Calibra Turbo 4x4, que con toda seguridad, debutará en el Mundial de la especialidad en el 93. En el desarrollo de este coche, jugará un papel fundamental el trabajo del equipo español de la marca en rallyes de tierra con los Vectra 4x4.

Posible sí a Jerez

EN unos días la FISA dará contestación positiva o negativa al circuito de Jerez para que organice un Gran Premio de Fórmula 1 en el 92. Todo parece indicar que la respuesta será afirmativa. Para que Jerez pueda celebrar una prueba de Fórmula 1, es necesario que no se homologue el circuito de Hungría, cosa que parece probable, ya que hasta la fecha allí no han comenzado ningún tipo de reforma.



Guillermo Barreras tiene intención de volver a los rallyes de asfalto. Para ello cuenta con el apoyo de una importante cadena alimenticia y está en negociaciones para hacerse con un Lancia Delta Integrale de máximo nivel.

Mnardi que había confirmado hace unos días a Christian Fittipaldi como piloto para el 92, ha anunciado recientemente que el otro volante disponible del equipo lo ocupará Alessandro Zanardi.

Gianni Morbidelli ha dejado el equipo Jordan de Fórmula 1, su puesto lo ocupará con total seguridad Mauricio Gugelmin, que para ello estaría dispuesto a marcharse de Leyton House.

Audi ha cancelado el desarrollo del motor V-12 de Fórmula 1. Un motor que podría haber debutado en la especialidad en febrero.

Los apellidos famosos aumentan en las parrillas de carreras. Jacques Villeneuve, hijo del inolvidable Gilles, debutará en el 92 en Fórmula 3000, después de haber competido con éxito en la Fórmula 3 italiana.



Feliz Año Nuevo con unas normas nuevas

LAS normas de seguridad que se recogen en el nuevo Reglamento de Circulación, que entrará en vigor el próximo mes de junio, deben de ser aceptadas como unas medidas positivas entre todos los conductores. Que nos obligen a llevar los cinturones de seguridad en todos los asientos y en todos los lugares es algo que no debe de ser mal visto por nadie. Con los actuales cinturones de inercia, la molestia producida al conductor es inexistente. Un periodo realmente corto de adaptación y las ganas de circular con mayor seguridad nos harán ver, en poco tiempo, que es un verdadero acierto llevar el cinturón puesto en todo momento. Nos sujeta mejor el cuerpo en las curvas y en las frenadas y, lo que es más importante, protegerá nuestra integridad física en posibles accidentes.

Algunos seguirán pensando que utilizar el cinturón de seguridad en la ciudad es una tontería, pero no saben que un impacto a 40 kilómetros por hora, contra un objeto inmóvil, puede ser mortal si no llevamos la protección necesaria y que son precisamente los acompañantes los más vulnerables en una situación como ésta. Por desgracia, todos hemos presenciado algún accidente dentro de la ciudad y se nos han puesto los pelos de punta, pero las víctimas no hay que achacarlas sólo a un posible exceso de velocidad sino también a la falta de utilización de un elemento tan útil

como el cinturón de seguridad. En buena parte de estos accidentes, el alcohol y la imprudencia son los auténticos culpables. También se recoge en el nuevo Reglamento la posibilidad de bajar el índice de alcohol en la sangre de los 0,8 gr/l. actuales a 0,5 gr/l. Si cada conductor que ha tomado «unas copas de más» fuese consciente de su estado y apagase la sensación de euforia que produce el alcohol con una dosis de cordura y realismo, se evitarían buena parte de esos accidentes que convierten una noche de diversión en un auténtico drama.

La siniestralidad producida en Madrid durante los fines de semana, entre el mes de enero y noviembre del 91, arroja unos resultados de 5.477 accidentes en muchos de los cuales el alcohol había estado ligado muy directamente. Pero, por mucho que nos pongamos el cinturón de seguridad o dejemos de beber, si continuamos padeciendo las «medidas de seguridad» que ofrecen nuestras carreteras, seguirán existiendo los accidentes mortales. Y es que, un golpe a 80 kilómetros por hora contra una farola es mortal con cinturón de seguridad o sin él y con cuatro cubatas o dos refrescos. ¿Es realmente tan difícil proteger con un simple guardarrail todas esas farolas que iluminan las circunvalaciones de las grandes ciudades?

Pongamos todos un poquito de nuestra parte y todo irá mucho mejor durante este nuevo año: seguro.

Victor M. Fernández



PARA EL DESIERTO

XR-V 750



PARA LA MONTAÑA

XL 600 V



PARA LAS CARRERAS

XR 600 R



PARA LA AVENTURA

NX 650

ACISTI & PARTNERS



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

HONDA



BALLESTA

NO SÉ POR QUÉ TE QUEJAS
TANTO. LLEVABAS YA
TRES AÑOS SIN HACER DE
CIERVO DE REPUESTO



Juan BALLESTA

**NO HAN QUEDADO EN LA BOLERA.
LES ESPERAN EN LOS FUTBOLINES.**



TEMPERAMENTO PROPIO.

Las Autoridades Sanitarias advierten que: FUMAR PERJUDICA SERIAMENTE LA SALUD

SLOGAN

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

4 de enero de 1992

Núm. 428 • 325 ptas.

Renault 19 Cabriolet EL MAS VENDIDO SE DESCUBRE



Comparativa V6: Peugeot 605 / Audi 100 2.8
Prueba del Nissan Primera diésel
Fernando Díaz Plaja: El español y su automóvil

