

325i ó 525i QUÉ BMW COMPRAR



**Dodge
Viper:
el súper de
los USA**



**París/
El Cabo:
más duro
que Dakar**

SIGUE EL VERTIGO.

140 C.V.



Sigue al Clio más potente: Clio 16 V. 140 c.v. Una sensación de vértigo que te llevará hasta 210 Kms. hora. Clio es el coche que te hace disfrutar a fondo. Porque puedes elegir mucho más: 3 ó 5 puertas, distintos tipos de motores que aceptan gasolina con y sin plomo indistintamente y hasta una versión Diesel con 65 c.v. de potencia. Además, con Clio vivirás la calidad de un equipamiento excepcional, de auténtico lujo en el caso del Clio Baccara. Sigue a Clio. Sigue el vértigo.

Clio 16v

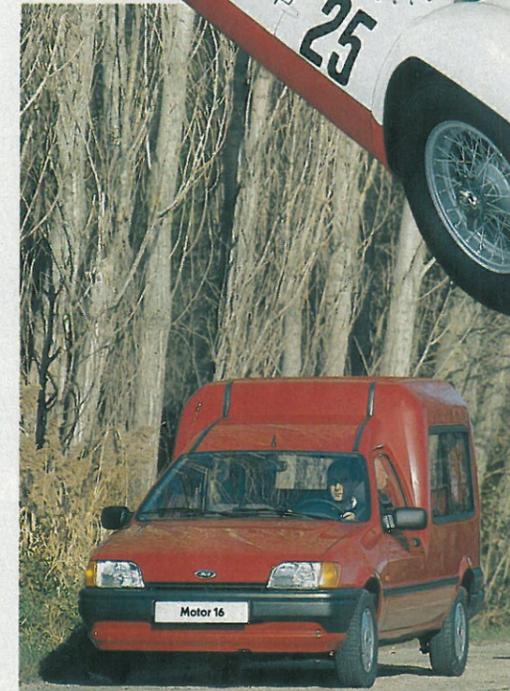
RENAULT
EL PLACER
DE VIVIRLOS

Más de 2.000 instalaciones a su servicio.
RENAULT recomienda lubricantes elf

ESTAS SEMANAS



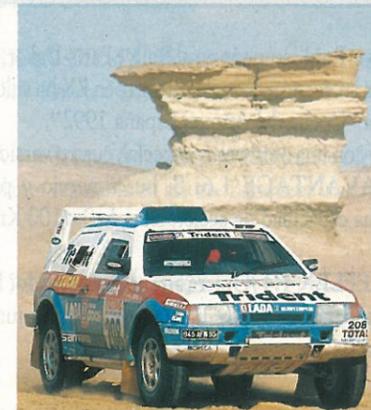
MASERATI EN MINIATURA PAG72



GAMA FORD COURIER PAG50



RENAULT CLIO BACCARA PAG44



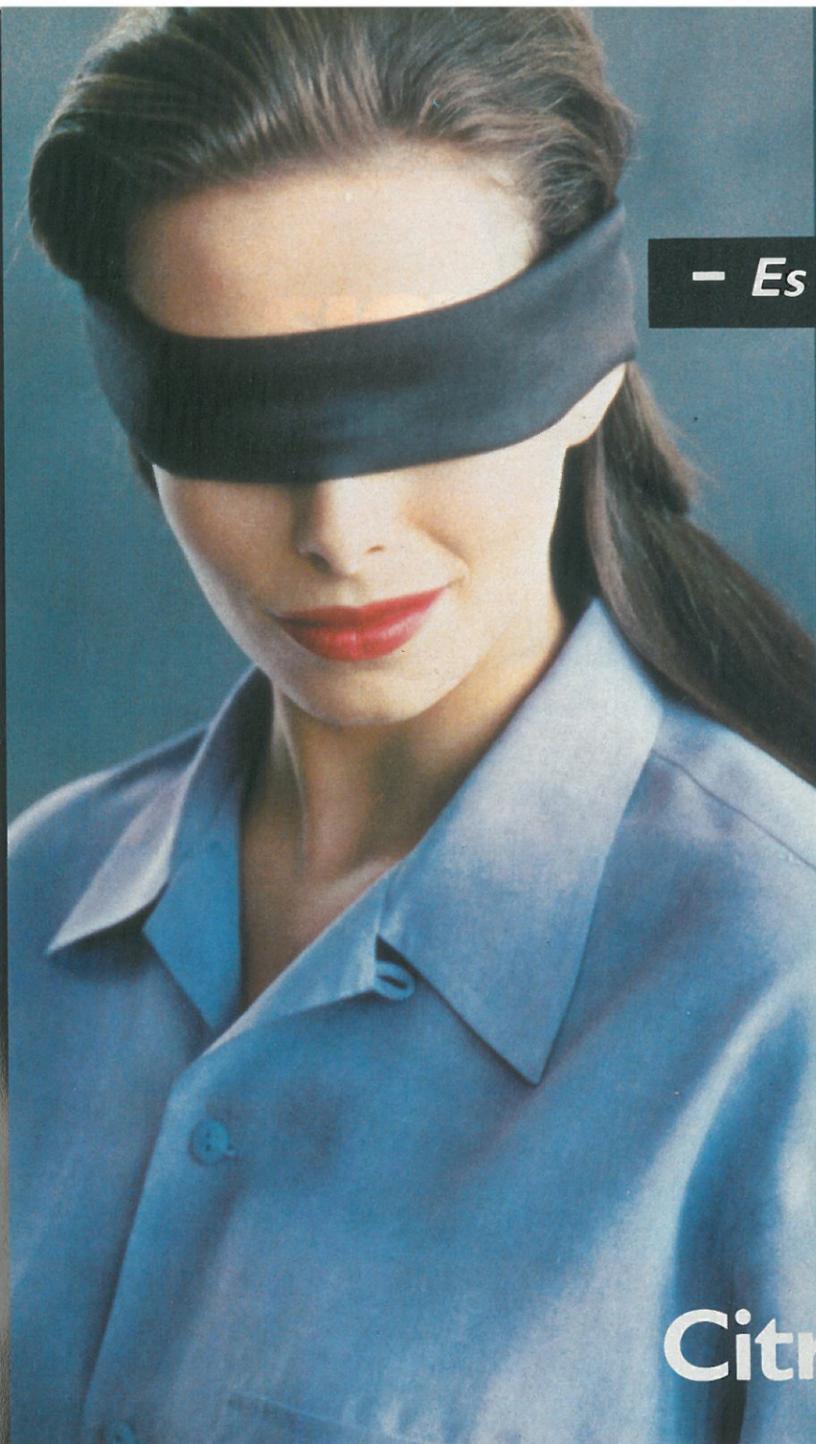
PARIS-EL CABO PAG76



LA HISTORIA DEL RALLYE DE MONTECARLO PAG82

6	PUNTO DE MIRA	NORIMASA
10	SU CASO	FURUTA
12	FRENTE A FRENTE	59 PRECIOS
	BMW 325 I	VEHÍCULOS
	BMW 525 I	USADOS
20	AL VOLANTE	70 NOTICIAS DE
	DODGE VIPER	EMPRESA
	RT10	72 FUERA DE SERIE
27	PRECIOS	MASERATI
	COCHES NUEVOS	BIRDCAGE DE
41	MAGAZINE	MANEL OLIVÉ
44	A FONDO	76 DEPORTE
	RENAULT CLIO	RAID PARÍS-
	BACCARA 1.4	EL CABO
50	FRENTE A FRENTE	82 LA HISTORIA DEL
	GAMA FORD	RALLYE
	COURIER	MONTECARLO
54	LOS HOMBRES	89 A TODO GAS

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



- Es un Citroën ZX. Lo sé. -

Citroën ZX.



Coche del Año en España 1992.

LEIT MOTIV / RSCG



FEDERACION DE ASOCIACIONES DE LA PRENSA EN ESPAÑA

El Citroën ZX Rallye-Raid campeón en el Rallye París-Dakar, campeón del Rallye de los Faraones, triunfa ahora en España en su versión de serie. El Citroën ZX ha sido elegido por la Federación Nacional de Asociaciones de Prensa "Coche del Año en España 1992".

Y quiere celebrarlo con una oferta muy especial: cuatro versiones y un solo precio 1.580.000 ptas.

CITROËN ZX AVANTAGE 1.6i Si busca nervio y potencia le ofrecemos un motor de inyección de 89 cv con una capacidad de aceleración de 0 a 100 Km/h en 11,8 segundos.

Precio: 1.580.000 ptas.

CITROËN ZX REFLEX 1.4 ¿Quiere aire acondicionado? El Citroën ZX Reflex incluye, en este mes, el aire acondicionado gratis o una oferta equivalente, junto con otros muchos detalles de equipamiento a su medida.

Precio: 1.580.000 ptas.

CITROËN ZX REFLEX 1.9 DIESEL ¿Buscas prestaciones y seguridad en un Diesel? El Citroën ZX Reflex 1.9 Diesel es capaz de alcanzar 167 Km/h y una aceleración de 0 a 100 Km/h en 13,7 segundos.

Precio: 1.580.000 ptas.

CITROËN ZX AURA 1.4 Si prefiere un acabado de lujo le ofrecemos: tapicería de terciopelo, elevavinas eléctrico, cierre centralizado volante regulable en altura. Banqueta trasera deslizable.

Precio: 1.580.000 ptas.

Citroën ZX. "Coche del Año en España 1992".



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



Precio máximo recomendado, incluye IVA, transporte y oferta promocional. Válido para vehículos en stock, hasta fin de mes. No acumulable a otras ofertas promocionales.

Gama Citroën ZX desde 1.416.000 PTAS.

NUEVO CITROËN ZX. NACIDO CAMPEON.

LIBRO DEL MOTORISTA

SALVAR EL DEPORTE

A aventura nunca está exenta de riesgo. Precisamente esa era la filosofía que animaba el espíritu de Dakar en sus comienzos y la que se ha traspasado al París - El Cabo, en una prueba tal vez más grandiosa que la anterior. Pero hay ciertos límites que no se deben sobrepasar, concretamente cuando existe riesgo para la vida humana.

La situación política de algunos países por los que atraviesa la prueba es realmente caótica. Aunque ya el pasado año hubo que lamentar una víctima por causas extradeportivas, en esta edición los problemas le han crecido al Doctor Sabine.

La idea de atravesar el Continente africano de norte a sur ha tenido siempre un magnetismo especial para los franceses. «Le Cap» ha sido un objetivo soñado en diversas expediciones. Los hermanos Marreau, que en su día ganaron el Dakar, cubrieron también un París - El Cabo con un Renault 12. Antes que ellos, otros arriesgados volantistas inscribieron en el Guinness de los records el mismo recorrido.

No es extraño que su magnetismo se haya impuesto a la ya agotada fórmula del Dakar. Pero tal vez se está bailando en el filo de la navaja en lo que respecta a la seguridad de los participantes. Estos saben muy bien que los deportes del motor tienen sus riesgos; el T. S. O., entidad organizadora, debe minimizar los que se derivan de causas ajenas a la competición en sí misma.

De cara a próximas ediciones, se impone una revisión de estos aspectos. El espíritu de Thierry Sabine ha de mantenerse en el futuro y para preservarlo habrá que contar de una manera más directa con los propios participantes, que son los que hacen posible este acontecimiento deportivo. Será difícil, pero es imprescindible hacerlo así.

Alberto Mallo.

Autopista avanzada

La primera fase de la autopista de Garraf, que une Castelldefels con Sitges, será inaugurada el 8 de enero por el presidente de la Generalitat, Jordi Pujol, con cinco meses de adelanto sobre el calendario previsto. El peaje de este tramo será de 445 pesetas para 15,7 kilómetros de longitud, con seis túneles y dos viaductos. El coste de las obras ha ascendido a 30.000 millones de pesetas. Otra peculiaridad de esta autopista es la de poder pagar sin detener el vehículo gracias a un pequeño emisor que se coloca en el parabrisas.

asientos, a los pasos de rueda, que en esta serie van provistos de aletines y a los laterales de la carrocería, con nuevas bandas decorativas. El precio de cada unidad de esta serie es de 2.521.665 pesetas y se puede montar opcionalmente aire acondicionado por un sobreprecio de 196.000 pesetas.

Crisis en Estados Unidos

Las dificultades financieras en General Motors han obligado a sus directivos a anunciar fuertes medidas restrictivas, como cerrar 21 fábricas y suprimir 74.000 puestos de trabajo en cuatro años. Esta decisión es-



Daihatsu Feroza 16v Limited

DESDE finales del año pasado, se está comercializando en nuestro país una serie limitada del Daihatsu Feroza 16v, que se caracteriza por mejoras en el equipamiento y algunos retoques estéticos. Entre el equipamiento, se vende de serie con pintura metalizada, cubos de rueda de bloqueo manual, asiento trasero abatible por secciones y neumáticos de medida 225/70" x 15". Los retoques estéticos afectan a las llantas, la calandra y los mandos de apertura de las puertas, que van cromados, a la exclusiva tapicería de los

tá provocando una tormenta política tanto en Estados Unidos como en Canadá, en donde intentan evitar el cierre de las fábricas para salvar el mayor número de puestos de trabajo posible. Actualmente, las pérdidas de esta empresa se estiman en unos 1.500 millones de pesetas al día.

Por su parte, Lee Iacocca, presidente de Chrysler, ha afirmado con preocupación que ve incierto el futuro de su empresa si no se frenan sus pérdidas, estimadas en 1991 en unos cien mil millones de pesetas. Asimismo, la cocca considera necesario que Chrysler se asocie con otros fabricantes para hacer frente a la delicada situación por la que atraviesa su empresa.

SEMAFOROS

LLANES VERDE

El trabajo del «Plan para el Ecodesarrollo de la Comarca Oriental de Asturias», presentado por el Módulo de Promoción y Desarrollo de Llanes (Asturias), ha sido el ganador por unanimidad del Premio Europeo a la Conservación de la Naturaleza y del Patrimonio Histórico Artístico, en su décima convocatoria. La dotación de este premio, patrocinado por Ford, es de 20.000 dólares y supone, además, un fuerte respaldo internacional a esta propuesta, presentada como alternativa a otros proyectos para la zona.



Arte y auto

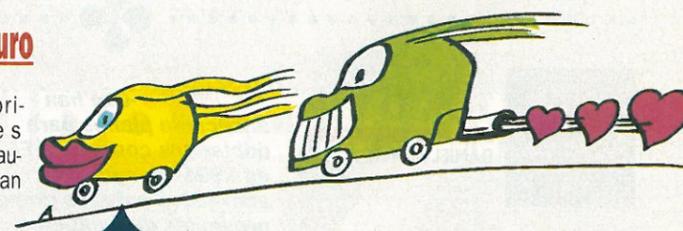
PAUL Bracq, francés y artista del automóvil, pasará a la historia como uno de los más prolíficos pintores de este fin de siglo. Aunque profesionalmente se dedica al diseño de interiores de los modelos Peugeot, su tiempo libre lo ocupa pintando coches.

Su obra ya es conocida de los lectores de Motor 16, pero no podemos resistir la tentación de mostrar alguno de sus últimos lienzos, como el correspondiente al Ferrari 348

TB que ilustra estas mismas páginas. Paul Bracq, en cuyo historial se encuentran los diseños correspondientes a algunas de las más bellas carrocerías de Mercedes y BMW, pasa por una segunda juventud con una gran actividad creativa. ¡Por muchos años!

Nombres para el futuro

LOS fabricantes franceses de automóviles andan



últimamente muy revolucionados registrando nuevas denominaciones para sus futuros vehículos. Renault, pensando quizá en la vida del año 2000, ha registrado nombres «cósmicos» como: Altaïr, Plutón, Pléyade, Rive Gauche. Peugeot, por su parte, prefiere los nombres de fuertes vientos: Mistral, Ráfa-

ga, Huracán... Por último Citroën se decanta por los nombres con resonancias eróticas: Captura, Atracción, Frecuencia y Nirvana. Por supuesto, que hayan registrado estos nombres no significa que se tengan que utilizar obligatoriamente y por si acaso, le quitan esta posibilidad a la competencia.



DESDE PARIS
EDOUARD SEIDLER

UNA RECIENTE ENCUESTA 3.300 ejecutivos no franceses, dio como resultado que Renault, Peugeot y Citroën, por este orden son consideradas las tres compañías francesas más representativas, por delante de Air France, Thomson, Chanel, Michelin y Rhône-Poulenc.

EL VEHICULO MONOVOLUMEN que Peugeot y Fiat están desarrollando conjuntamente será comercializado bajo las marcas Peugeot, Fiat, Citroën y Lancia y fabricado con una cadencia de 500 unidades diarias (de la Renault Espace se fabrican 300 vehículos por día). La factoría estará situada en Hourdain, norte de Francia y la fabricación comenzará a finales de 1993 y el inicio de las ventas está previsto que se produzca en 1994. Este

monovolumen (conocido como proyecto U-60), dispondrá de siete asientos y llevará motores de cuatro y seis cilindros montados transversalmente.

PEUGEOT Y RENAULT esperan comercializar sus vehículos eléctricos en 1993. Los Peugeot serían los modelos 106 y 205, mientras que Renault comercializaría el Clio, la Express y la furgoneta Master. Peugeot también está desarrollando un 405 eléctrico para más adelante.



la Copa del Emperador, al vencer por penalties, el pasado treinta de diciembre, al Honda Fútbol Club. Según las crónicas, a pesar del apretado final, el partido se disputó con limpieza y en todo momento imperó el espíritu deportivo. Quizá, a la salida, la revancha se realizó sobre sus respectivos coches, pero de esa otra competición, si tuvo lugar, la prensa nipona no refleja



Goleada de marca

EL Club de Fútbol Nissan, de Japón, ha alcanzado por cuarta vez consecutiva la final de

ni una pequeña nota. Nissan deberá enfrentarse, en la final, al Yomiuri Fútbol Club, que ha llegado a la final de esta competición por vez primera en sus 71 años de historia.

YAMAHA XV 250 A LA VENTA

DESDE principios del presente año está disponible la Yamaha XV 250, que completa, por abajo, la gama Custom de la marca en España. Este tipo de motos goza de muy buena aceptación en nuestro país, por lo que con la XV 250 Yamaha espera convencer a aquellos que

no buscan la potencia de las V-Max, pero desean desplazarse en una moto diferente, que imprime carácter y con suficiente brío para realizar desplazamientos de kilometraje medio.

La potencia de la Yamaha XV 250 es de 21 caballos fáciles de dosificar, por lo que resulta una moto sencilla de conducir y manejable. Para adquirir este vehículo con estilo propio, que se venderá en dos colores, rojo (Luminous Red) y plata (Frost Silver) se deben desembolsar 569.800 pesetas, que es el precio establecido por la marca para su Red Oficial de Concesionarios en España.



EN VOZ BAJA

BERTONE Y COLON

El carrocerero italiano Bertone presentará en el Salón de Ginebra un prototipo diseñado para conmemorar el Descubrimiento de América por Cristóbal Colón.

PISTONES OVALES

Al igual que Honda con la motocicleta NR 750, los ingenieros de Fiat han diseñado un motor de pistones ovales. Se trata de un seis cilindros en línea, que, gracias a la forma de los pistones, es tan compacto como uno de cuatro. Sin embargo, debido a lo compleja que resulta su fabricación, no está prevista su producción en serie.

NUEVOS MOTORES

Volkswagen está desarrollando una nueva familia de motores de entre 900 y 1.300 centímetros cúbicos, que serán empleados tanto en el futuro Volkswagen Polo como en el Seat Ibiza. La versión más potente, con dieciséis válvulas y sobrealimentación por compresor tipo G, desarrollará 120 caballos de potencia.

IMAGEN RENAULT

La marca del rombo quiere acentuar dos aspectos de su tradicional imagen, con el fin de calar más hondo entre el público joven. Son los aspectos deportivo y tecnológico, que serán cada vez más palpables también en sus productos.

SUPERLOTUS

La marca británica de Fórmula 1 tiene entre sus proyectos un Esprit completamente nuevo en su parte mecánica. Se trata de una versión con motor longitudinal de seis cilindros en V y un sistema de tracción a las cuatro ruedas.



DESDE TOKIO DANIEL MONTEVERDE

EL DEPARTAMENTO de Comercio norteamericano ha considerado culpables a los fabricantes japoneses de practicar el «dumping» de furgonetas en EE UU. En consecuencia, las oficinas de Toyota y Mazda -las dos principales firmas encausadas- serán inspeccionadas próximamente por funcionarios norteamericanos para comprobar precios y costes de fabricación. El fallo final sobre este caso se producirá en mayo de este año.

LOS FABRICANTES JAPONESES -que han anunciado planes para doblar sus compras a EE UU en 1994- se muestran alarmados ante las grandes presiones que siguen recibiendo desde Washington para que estas compras se incrementen aún más, presiones que se intensificarán durante la cumbre que se realiza durante esta semana, del 7 al 10 de enero, entre las dos superpotencias y en la que estarán presentes los presidentes de Chrysler, Ford y General Motors. Pero mayor preocupación suponen las leyes que pretenden imponer sanciones contra Japón si no reduce el gran déficit comercial con EE UU, cifrado en 41.000 millones de

dólares anuales, de los cuales 30.000 millones corresponden al sector automovilístico.

NISSAN quiere fabricar en el extranjero, durante este año, 916.000 vehículos, cifra que supone un 21 por ciento más que en 1991. Sus exportaciones, por el contrario, mantendrán las cifras actuales, unos 967.000 coches.

LAS VENTAS DE COCHES japoneses en Alemania cayeron un 11,5 por ciento durante el pasado mes de noviembre con respecto al mismo mes del año anterior. Nissan se situó en novena posición con 6.805 vehículos, Toyota, décima con 5.322 y Mazda undécima con 5.002 vehículos.

HONDA
Come ride with us



PURO SENTIDO COMUN



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



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



CUENTENOS
SU CASO

En qué quedamos

UNA ha tenido la suerte de circular por las carreteras de Europa, y quieras o no, siempre se aprende algo sobre circulación o simplemente sobre maneras de conducir. Esto viene a cuento porque, es de sentido común encender las luces si el día ha amanecido nublado y oscuro, y desde luego casi imprescindible en los días de lluvia (en la mayoría de los países europeos es hasta obligatorio). Pues bien, cumpliendo con mi deber cívico, encendí las luces un día gris y lluvioso. Cual fue mi sorpresa cuando, esperando la luz verde en un semáforo, oigo por el altavoz de un coche de la policía municipal algo referente a apagar las luces. Como no me di por aludida, me llevé un buen susto cuando los municipales se pararon a mi lado, bajaron la ventanilla y, palabras textuales, me dijeron: «¡Que apagues las luces, co...!» Ante mis explicaciones sobre la conveniencia de llevarlas encendidas, no se les ocurrió más que



Gran tonelaje en Madrid

LA Policía Municipal debería tomar medidas contra todos los camiones de gran tonelaje que aparcan dentro del casco urbano de Madrid.

En calles como Pradillo, Sánchez Pacheco y otras colindantes en el barrio de Prosperidad de Madrid, escasean las plazas de aparcamiento y para colmo en las calles poco iluminadas se ha puesto de moda, desde hace tiempo, aparcar camiones de gran tonelaje, incluso en curvas con poca visibilidad. Con el consiguiente peligro.

Por el día, los atascos cuando estos mastodontes se ponen en circulación, se suceden y cada vez hay más accidentes. ¿Es qué no hay nadie que piense por adelantado?

Alfonso Escame! Madrid



amenazarme porque me iba a quedar sin batería. ¿Estaban de broma y me tomaron el pelo? o iban en serio. En que quedamos pues, ¿somos europeos? o hacemos caso a la opinión, muy personal, de nuestra policía municipal. Una sufrida usuaria.

Roberto Gómez Madrid

Silvia García Guadalajara

BMW grande o pequeño

ESTIMADOS amigos: Mi caso es el siguiente, actualmente tengo dos coches un Ford Fiesta y un Opel Kadett. Estoy pensando cambiar el Opel, y mis preferencias van por el BMW. Me gusta

la Serie 5, concretamente el 520, pero tengo un problema de sitio en el garaje por lo que estoy estudiando la posibilidad de comprar un modelo de la nueva Serie 3. No estoy dispuesto a buscar, cada vez que tenga que repostar, una gasolinera con gasolina sin plomo, por lo que me planteo incluso el nuevo 325 TD. Pero ¿no tendrá más averías a causa del turbo? Deseo, sobre todo, seguridad mecánica. Olvidaba decir que el Ford es de mi mujer y el Opel es el que yo uso. Sólo viago con ella, ya que los dos chicos son mayores y tiene sus propios coches.

Fernando Gómez (Soto de la Moraleja) Madrid

R.

Estimado amigo, si usted está leyendo esta respuesta, unas páginas más adelante tendrá ocasión de estudiar un completo informe sobre ¿qué BMW comprar? Desde esta sección ya le adelantamos que sin duda un Serie 3, ya que solo viajarán dos personas. Y sobre su inclinación al 325 TD también le animamos desde aquí, a que al menos lo pruebe en un concesionario. Sobre seguridad mecánica, posiblemente le de menos disgustos que cualquier modelo de gasolina, al margen de su bajo consumo. Eso sí, también le advertimos que se prepare a una serie de gastos que no tenía con su Opel. Hablamos de seguro a todo riesgo, precio de revisiones, piezas etcétera. Esto a veces también hay que valorarlo.

Corresponsal de los lectores

Si desea transmitir alguna queja u observación sobre nuestra revista, podrá realizarla mediante carta a la calle Hermanos García Noblejas 41, 28037 Madrid, bajo la atención «Corresponsal de los Lectores» o llamar al teléfono (91)407 83 96

Motor 16



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

Editor ejecutivo: Félix Lázaro.
Director: Alberto Mallo.

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

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

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

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

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 66 00. Telefax: 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. BARCELONA: P^o de San Gervasio, 3, 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1, 5^o Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 03. VALENCIA: Guillén de Castro, 46, 7^o A. 46001 Valencia. Teléfono: (96) 392 40 05.

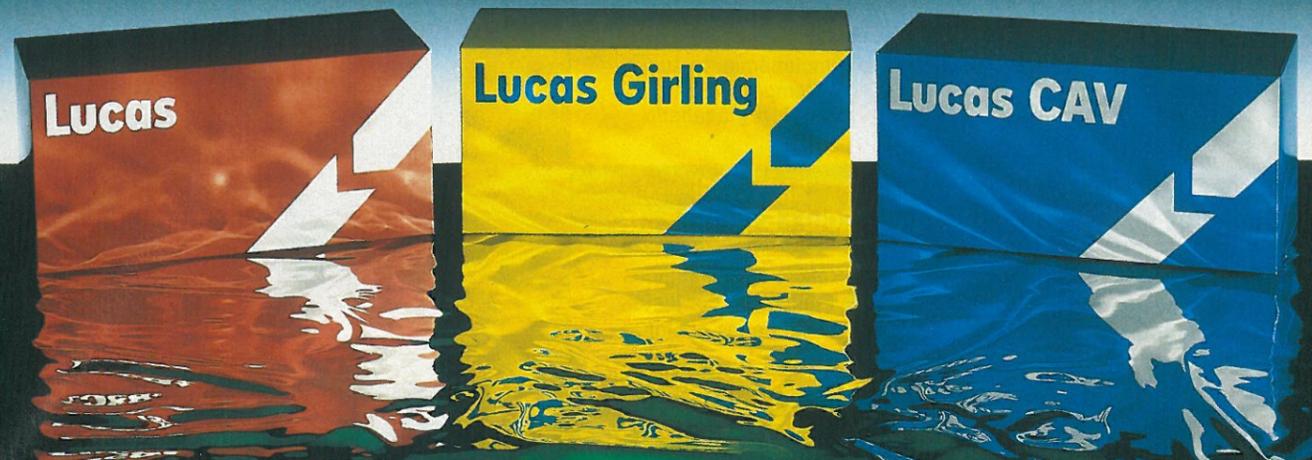
Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Imprime: INTERPRINT, Chorrillo 8. Alcalá de Henares, Madrid. Distribuye: INDISA. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Teléfono: 327 13 38, 327 15 67, 327 14 53 y 327 15 25.



MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada 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), CAR (Gran Bretaña), GENTE MOTORI (Italia) y TURBO (Portugal), Vi BILAGARE (Suecia).



Lucas

De la suma de las tres nace la fuerza.

Vd. ya conoce Girling, CAV y Lucas. Girling se ha hecho acreedor, a lo largo de los años, de una gran imagen en Europa por su tecnología en frenos para automóviles y camiones.

CAV ha consolidado su liderazgo en el sector del diesel por sus innovaciones tecnológicas en el desarrollo de sistemas diesel.

En el sector de la electricidad, sean arranques y alternadores, o gestión de motores, Lucas es sinónimo de sistemas electrónicos

sofisticados que optimizan el rendimiento de los vehículos.

No podía ser de otra forma.

Lo que es menos sabido, es que estas tres compañías forman parte de una importante empresa internacional y que tienen un sólo nombre en común: Lucas.

Lucas, una gran compañía que le ofrece los recursos y el apoyo necesarios para que su negocio prospere.

Lucas, una organización que suministra a

todos los fabricantes europeos importantes de turismos y camiones y cuya investigación y desarrollo marca las directrices tecnológicas del futuro de la industria de la automoción.

Esto quiere decir, que no importa cuales sean sus necesidades, hay una compañía que siempre le puede atender.

Cuando Vd. busque un socio en electricidad, diesel o frenos, sólo hay que recordar un nombre: Lucas.

LUCAS AUTOMOTIVE, S.A. DIVISION LUCAS DISTRIBUCION. C/ ALCARRIA, 5. POLIGONO INDUSTRIAL. 28820 COSLADA. MADRID.

TFNO. (91) 671 24 08 TELEFAX. (91) 673 52 98

VIRTUDES

- Comportamiento impecable
- Manejo del cambio
- Confort de marcha

BMW 325i
PRECIO: 4.321.014 pts.

- Regulación de la climatización
- Equipo de serie justo
- Túnel de transmisión grande

DEFECTOS

VIRTUDES

- Funcionamiento suave
- Comportamiento
- Confort y acabado

BMW 525i
PRECIO : 5.197.602 pts.

- Ruidos aerodinámicos
- Equipo interior justo
- Precio de las opciones

DEFECTOS



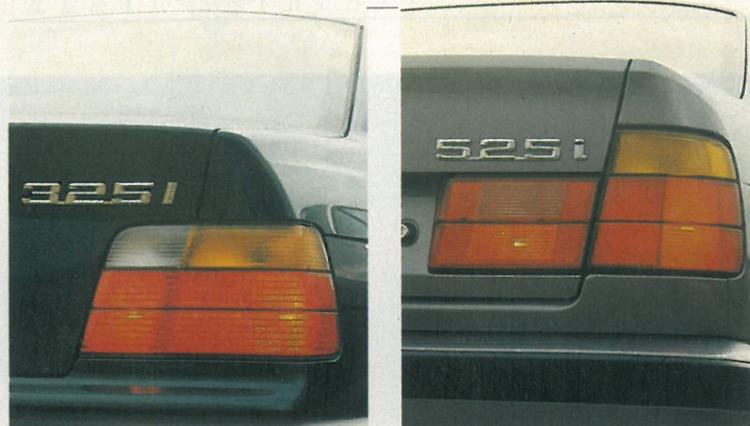
**BMW
325i
FRENTE
AL
BMW
525i**

CORAZONES GEMELOS

Ante la renovada oferta de la gama BMW en su nivel básico, es posible plantearse dudas entre los Serie 3 y los Serie 5, sobre todo en aquellos modelos que comparten el motor, como es el caso del 325 y el 525.

Lo que más llamó la atención cuando apareció el nuevo Serie 3, fue el incremento de las dimensiones respecto a la anterior

DIFERENTES
La trasera de ambos modelos está resuelta de forma diferente. En la Serie 5 el portón trasero parte el piloto. En la Serie 3 la portezuela lo bordea con elegancia.



NO LO PARECE
Los 30 centímetros de diferencia a favor del 525i no se aprecian mucho desde según qué ángulos. El 325 es sin duda más compacto y si no se necesita aprovechar hasta el último centímetro es la elección más lógica.



FICHA TECNICA

	325	525
MOTOR		
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Número de cilindros	6, en línea	6, en línea
Cilindrada (c.c.)	2.494	2.494
Árbol de levas	Doble, en cabeza	Doble, en cabeza
Nº válvulas por cilindro	4	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	10 a 1	10 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	192 CV (141 Kw)/5.900	192 CV(141 Kw)/5.900
Par máximo / r.p.m.	25 Mkg (245 Nm)/4.700	25 Mkg(245 Nm)/4.700
TRANSMISION		
Tracción	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Manual, de 5 marchas	Manual, de 5 marchas
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	8,6/14,5/21,9	8,8/14,7/22,0
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	29,9/36,5	29,9/36,7
Embrague	Mando hidráulico	Mando hidráulico
DIRECCION		
Sistema	Cremallera asistida	Circ. de bolas, asistida
Vueltas de volante	3,4	2,5
Diámetro de giro (m)	10,4	11
FRENOS		
Delante	Discos ventilados	Discos ventilados
Detrás	Discos	Discos
Antibloqueo	Mark IV de Teves	Bosch
SUSPENSIONES		
Delantera	Ind. Brazos oscilantes	Ind. Brazos oscilantes
Trasera	Ind. Brazo central	Ind. Brazos transversales
RUEDAS		
Llantas (pulgadas)	Aleación (7J X 15)	Chapa (6,5J X 15)
Neumáticos	205/60 ZR 15	205/65 VR 15
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg.)	1.295	1.495
Capacidad depósito combus.	65	80

versión, por lo que se aproximaba bastante a las medidas de la gama inmediatamente superior, hasta el punto que antes de su presentación oficial se especuló con la posibilidad de que el nuevo modelo se denominase Serie 4.

Friamente, el dilema que se plantea en esta prueba es si merece la pena pagar un sobrepeso de unas novecientas mil pesetas por unos cuantos centímetros más de carrocería y por una presencia algo más notable. En realidad esta diferencia se reduce en unas doscientas cincuentamil pesetas, si dotamos al 325i de las opciones necesarias, como el aire acondicionado, para emparejarlo en equipamiento con su rival.

Ambos modelos comparten el motor y la disposición mecánica, pero la realización es algo distinta ya que al haber algunos años de diferencia entre uno y otro, es lógico pensar que los Serie 3 incorporan soluciones más modernas que sus hermanos de marca. Este seis cilindros de 2,5 litros de capacidad ha sido durante mucho tiempo el grupo motor intermedio de toda la gama BMW. Con la llegada de la nueva culata con cuatro válvulas por cilindro, se ha puesto a la altura de muchos motores de tres litros. El seis cilindros en línea destaca por su gran suavidad y potencia, pero resulta un tanto perezoso en el apartado de recuperaciones.

CABALLO GRANDE

Lo más evidente, a primera vista, son las diferencias de dimensiones. El 325 es casi treinta centímetros más corto que su rival, en longitud total. En cambio, la distancia entre ejes, es sólo seis centímetros más corta, lo cual da una idea de concepción más moderna, con unos voladizos más cortos y con la tendencia a situar las cuatro ruedas en las cuatro esquinas del coche. Esta disposición permite un mejor aprovechamiento del espacio interior, por lo que no hay grandes diferencias en este aspecto. Así pues, en las plazas delanteras tan sólo se aprecia una mayor anchura en el 525, cuyas dimensiones externas juegan a su favor. En cambio, en lo que se refiere a la altura o al espacio para las piernas, no hay diferencias entre uno y otro. Un conductor alto se encontrará ante la misma situación en cualquiera de los dos modelos.

Detrás las cosas varían un poco más. Las diferencias de anchura se mantienen en ambos modelos, pero el espacio para las piernas es sen-



LINEA MODERNA
Aunque similar al Serie 5, los nuevos pequeños de BMW cuentan con un estilo personal, compacto y a la vez elegante.

MAS PORTE
Esos centímetros de más en la longitud, junto con la mayor anchura no le dan mucha mejor habitabilidad, pero sí más porte y presencia.

EQUIPO JUSTO
La calidad de terminación es, como siempre, perfecta. Sin embargo deja mucho que desear el sistema de regulación de la climatización y el equipamiento.



OPCIONES CARAS
Es un mal endémico de la marca el de la falta de equipamiento y los precios que se encuentra el comprador cuando pretende incorporar opciones.



siblemente más justo en el 325. En lo que se refiere a la altura, la ventaja es para el pequeño. Por último, en lo referente a espacio interior, hay que mencionar que el maletero del 325 es apenas un diez por ciento más pequeño, lo cual no es una diferencia excesiva teniendo en cuenta que en ambos casos su capacidad es razonable.

Con estos datos en la mano, queda claro que, salvo que las necesidades de espacio sean prioritarias, la elección más racional parece la del 325i.

DAVID Y GOLIAT

Ahora bien, hay otros aspectos que también cuentan a la hora de decidirse. En cuestiones dinámicas el Serie 3 se muestra más ágil que su hermano en virtud de unas dimensiones más recortadas y de una mayor ligereza. Aunque el motor que mueve a ambos coches es exactamente igual, una pequeña diferencia en los desarrollos de cambio y doscientos kilos de más en el Serie 5, hacen que las reacciones del 325i resulten más vivas. Así pues, el 325i acelera más, se recupera mejor y supera en más de seis kilómetros por hora de velocidad máxima a su hermano. Los desarrollos cortos del Serie 3 hacen olvidar la resistencia natural

de este motor a subir de vueltas desde bajo régimen. En las maniobras de adelantamiento, en cualquiera de los dos, hay que recurrir al cambio de marchas, pero la respuesta del 325 es más rápida. Tal y como es habitual en la marca, el manejo de la palanca resulta muy bueno.

Los frenos son destacables y curiosamente, el 525 arroja unas distancias de frenado ligeramente mejores que las del 325. La resistencia a la fatiga es buena en ambos. Para redondear la faena, el 325 resulta ligeramente más económico en lo que se refiere a consumo de combustible, aunque ninguno de los dos destaca por su sobriedad. Estos dos BMW son grandes rodadores. Velocidades crucero por encima de los 180 kilómetros por hora quedan perfectamente dentro de las posibilidades de estos coches, que superan ampliamente los 220 kilómetros por hora de velocidad máxima. A este ritmo el 325 tiene la desventaja de contar con un depósito con 15 litros menos que el 525, por lo que la autonomía resulta un tanto escasa.

En viajes largos el confort de marcha de cualquiera de ellos es excelente. En este punto tan sólo es criticable en el 325 una distribución de la climatización poco efectiva y en el 525 ciertos ruidos aerodinámicos a alta velocidad. Al margen de estos detalles, cualquiera de los dos coches resulta francamente confortable. En estas condiciones, el 525 vuelve a mostrar sus argumentos, mayor capacidad en el maletero y más amplitud en las plazas traseras.

APARIENCIAS Y GUSTOS

La decisión final depende mucho del tipo de comprador. Está claro que para aquel que busque un coche de representación, siempre un Serie 5 será más que un Serie 3. Sin embargo, para alguien que se deje hechizar por el carisma de una marca, tan BMW es el 325, como el 525. Para los más calculadores, está claro que

MANEJABLE
El pequeño de los BMW es más manejable por su tamaño y peso. Además su chasis es más moderno y aguanta a la conducción al límite sin problemas.



EN SU LUGAR
Por detrás de la Serie 3 pero muy por delante de sus rivales, el 525i cuenta con un comportamiento excelente en cualquier circunstancia.



CONSUMOS



Datos en l/100 km.	325	525
CIUDAD		
A 30,2 km/h de promedio	11,4	12,2
CARRETERA		
A 90 km/h de crucero	8,0	8,5
En conducción rápida	13,8	14,9
AUTOPISTA		
A 120 km/h de crucero	10,1	10,6
A 140 km/h de crucero	10,6	11,8
CONSU. MED. PONDERADO		
Litros/100 km	10,2	10,9
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	587	684

PRESTACIONES



	325	525
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	234,2	227,7
ACELERACION		
400 m. salida parada (seg.)	15,3	16,2
1.000 m. salida parada (seg.)	27,9	29,3
0-100 km/h (seg.)	7,4	8,6
Metros recorridos	121	139
RECUPERACION		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	17,7	18,7
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	19,5	20,3
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	31,7	33,8
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	35,9	37,6
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	8,4	10,2
Metros recorridos	247	263
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	12,0	13,93
Metros recorridos	316	345

EQUIPAMIENTO



	325	525
Cuentarrevoluciones	SI	SI
Manómetro de aceite	NO	NO
Termómetro de agua	SI	SI
Indicador carga de batería	NO	NO
Ordenador de viaje	OP	SI
Volante regulable	NO	SI
Faros antiniebla	SI	SI
Aire acondicionado	OP	SI
Asiento conductor regulable en altura	SI	SI
Asientos regulables electrónicamente	NO	OP
Retrovisor regulable eléct. (izda./dcha.)	SI/SI	SI/SI
Mando a distancia de apertura de puertas	NO	NO
Elevalunas eléctricos (D./T.)	SI/OP	SI/SI
Cierre centralizado	SI	SI
Cinturones de seguridad traseros	SI	SI
Asiento posterior divisible	NO	NO
Faros regulables desde el interior	OP	OP

SONORIDAD



	325	525
Al ralentí:	55,4	48,1
A 60 km/h:	65,1	58,2
A 90 km/h:	65,4	62,5
A 120 km/h:	70,4	66,4
A 140 km/h:	71,6	69,4
A tope	72,8	71,2

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

FRENOS



	325	525
DISTANCIAS DE FRENADO		
En metros)		
A 60 km/h	15,8	13,9
A 100 km/h	44,7	41,5
A 120 km/h	60,6	58,3

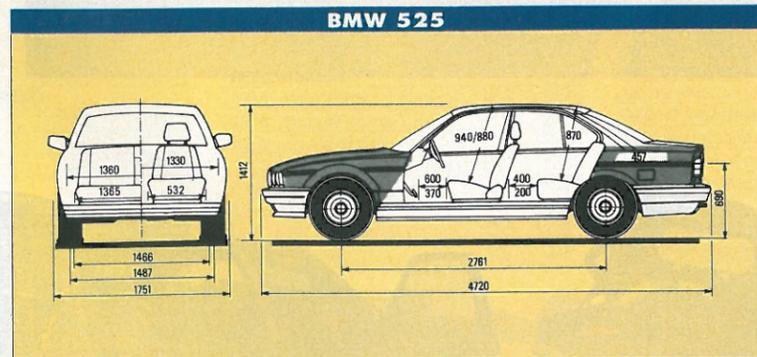
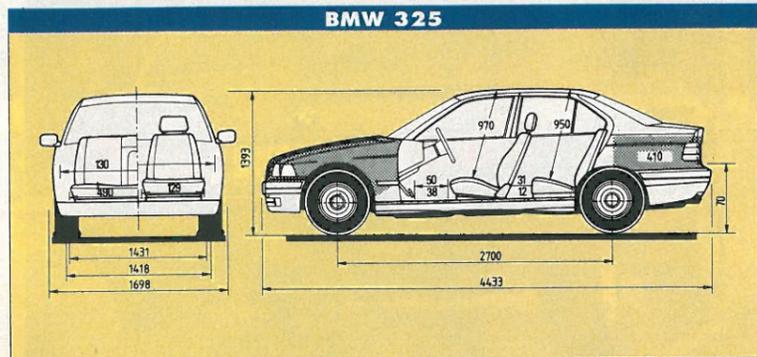
OPCIONES

325i:
Elevalunas eléctrico trasero: 85.147 pts. Aire acondicionado: 259.153 pts. Ordenador de abordó: 88.434 pts. Faros regulables desde el interior: 11.963 pts.

525i
Asientos regulables electrónicamente: 217.273 pts. Ordenador de abordó: 100.984 pts. Reglaje de luces desde el interior: 20.854 pts.



MECANICA	
1º BMW 325i	La reciente concepción de este modelo permite aprovechar los elementos ya conocidos de la marca al ciento por ciento.
2º BMW 525i	Los serie 5 siguen siendo técnicamente vigentes, pero no pueden competir frente a sus pujantes nuevos hermanos.
COMPORTAMIENTO	
1º BMW 325i	En este apartado, la acertada disposición de los elementos y su mayor ligereza resultan definitivos.
2º BMW 525i	Aunque se inclina frente a su rival, el BMW 525i es, sin duda, una de las berlinas más ágiles de su categoría.
RENDIMIENTO	
1º BMW 325i	La igualdad mecánica hace que las diferencias sean escasas, pero favorables al más pequeño.
2º BMW 525i	El peso y los desarrollos del cambio marcan las diferencias entre los dos modelos.
CONFORT	
1º BMW 525i	Las dimensiones y la buena suspensión convierten al 525i en un verdadero salón rodante.
2º BMW 325i	Aunque el nivel es más que razonable. Sólo le falta algo más de espacio en las plazas traseras.
CARROCERIA	
1º BMW 325i	El aprovechamiento de los centímetros disponibles es mejor en el coche pequeño.
2º BMW 525i	Resulta amplio interiormente, pero también es más aparatoso que su rival a la hora de circular por ciudad.
ECONOMIA	
1º BMW 325i	La diferencia de precio inclina la balanza hacia el pequeño BMW que cuesta bastante menos y ofrece casi lo mismo.
2º BMW 525i	Es también una excelente opción de compra, sobre todo si se necesita un buen maletero.



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

la posibilidad de poder gozar de todo un BMW por un buen pico menos, les pondrá el 325i en bandeja. Si al precio de compra se le añade que un seguro a todo riesgo para el 325i cuesta en torno a las 260.000 pesetas, mientras que para el 525i la prima es de 310.000 pesetas, la cosa queda bastante clara. Las cuestiones dinámicas observadas fríamente dan la ventaja al más pequeño, que tiene un



POCAS DIFERENCIAS
 Detrás caben tres adultos sin pegas.



comportamiento más eficaz y además se aparcia mejor en virtud de sus dimensiones más compactas. Así pues, la razón nos inclina hacia el 325i, el corazón hacia cualquiera de los dos.

Víctor Piccione
 Fotos: Ramón Rodríguez

FUJITSU TEN será de nuevo el patrocinador del TOYOTA TEAM EUROPE en 1992.



Tras el paso de FUJITSU TEN y el TOYOTA TEAM EUROPE sólo permanece el sonido



Escuche el sonido del mundo con un sistema de audio FUJITSU TEN para el automóvil.

"No olvidarse de ser emprendedores y no tener miedo de cometer errores, puesto que todo empieza con un desafío". Basándonos en este concepto, en FUJITSU TEN diseñamos y nos esforzamos continuamente para mejorar la calidad de los sistemas de audio para el automóvil existentes.



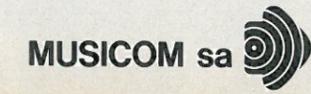
D23TR
 Radiocaseta desmontable con controlador para el cambiador de CD



C32TR
 Radiocasete desmontable con controlador para el procesador de sonido DSP/cambiador de CD + mando a distancia



C33TR
 Sintonizador/reproductor de casete desmontable con controlador para el procesador de sonido DSP/cambiador de CD



Francesc Vila, s/n - Naves 16 y 17 POLIGONO CAN MAGI
 Telf. (93) 675 32 12 - Fax (93) 675 35 52 - Apdo. 252 - 08190 SANT CUGAT DEL VALLES

FUJITSU TEN LIMITED

DODGE VIPER RT 10

EMOCIONES USA

El sueño americano se mantiene vivo. No se ha abandonado ante el ataque de los fabricantes japoneses y las réplicas Ferrari de «ojos almendrados». Chrysler mantiene el sueño intacto y se llama Dodge Viper. La filosofía del equipo de técnicos que lo ha diseñado es bastante simple: Pocos adornos, muchas emociones.

El Viper es el sueño americano hecho realidad, con toda la clase y potencia necesarias y con mucho más. Con el comportamiento, frenos y capacidad mecánica de los mejores deportivos europeos. Y con el estilo de los descapotables más especiales.

El Viper es un *roadster* para disfrutar de muchas maneras. Un deportivo que despierta muchas emociones. Sus ocupantes disfrutarán de la aceleración, cuando se efectúa un adelantamiento, se cambia de carril o cuando gira en las curvas, disfrutarán también del aire fresco y de la fantástica respuesta de una mecánica exclusiva.

Para ser precisos, Chrysler le ha bautizado Viper R/T 10, donde R significa Road (Carretera), T, Track (Pista) y 10 que el coche está dotado de un impresionante motor V10 y unos 8.000 centímetros cúbicos de capacidad.

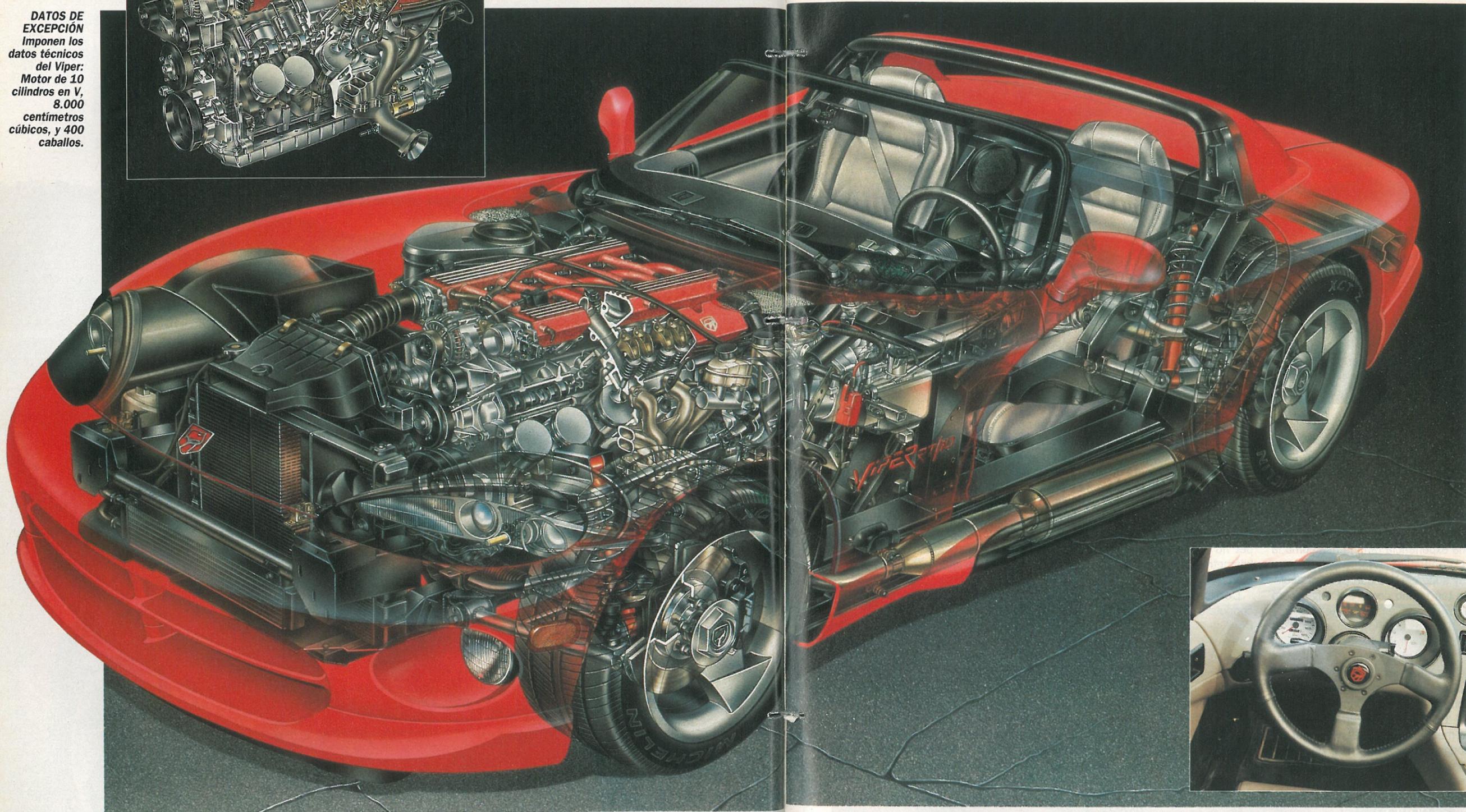
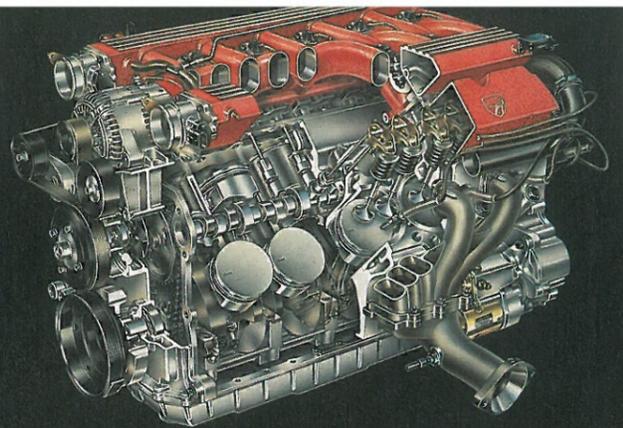
Este motor, diseñado en principio para camiones, ha sido puesto a punto con la contribución de los ingenieros de Lamborghini que le han enriquecido con una bonita culata de aleación ligera. No tiene la sofis-

ticación de la mecánica de 12 cilindros y 48 válvulas, pero en su sólida simplicidad entrega 400 caballos a sólo 4.600 revoluciones por minuto.

Circulando en cuarta velocidad a unos 96 kilómetros por hora se puede averiguar el poder de recuperación de esta monstruosa mecánica. Apretando el acelerador a fondo se disfruta realmente de lo que el



DATOS DE EXCEPCIÓN
Imponen los datos técnicos del Viper: Motor de 10 cilindros en V, 8.000 centímetros cúbicos, y 400 caballos.



ESPECIAL
El cuadro de instrumentos, genuinamente americano. Nunca está a la altura del resto.



TECNOLOGÍA DE VANGUARDIA
Chasis de estructura tubular tremendamente rígida, carrocería muy ligera, suspensión independiente.

Viper tiene guardado. Sin dudar, el V10 coge velocidad firme y progresivamente empujado con las ruedas traseras como si hubiese turbinas a reacción en la cola, como si se tratase de un cohete. El pequeño parabrisas es suficientemente grande como para dar protección, pero los laterales quedan totalmente abiertos. Por más que se busquen nunca se encontrarán mani-

llas o interruptores para elevar los cristales. No hay ventanas laterales.

En términos puros de prestaciones al Dodge Viper R/T 10 no le faltan cifras convincentes como la de par máximo, de 62,4 mkg a 3.500 revoluciones o la de velocidad máxima de 266 kilómetros por hora.

Lo cierto es que la velocidad máxima no es tan impresionante como la de la mayoría de los conocidos

deportivos italianos de la categoría de más de cinco litros de cilindrada, pero realmente poco importa. Lo más importante es el hecho de que, dado el par motor, la caja de cambios manual de 6 velocidades y los neumáticos de 17 pulgadas, es difícil derrotar al Viper en un desafío de aceleración-deceleración. Chrysler afirma que su deportivo puede ir de 0 a 160 kilómetros por hora y

volver a 0 en tan solo 14,5 segundos, algo que si se confirma, supondría situar al Viper en un lugar privilegiado ante cualquier otro modelo de producción del mundo.

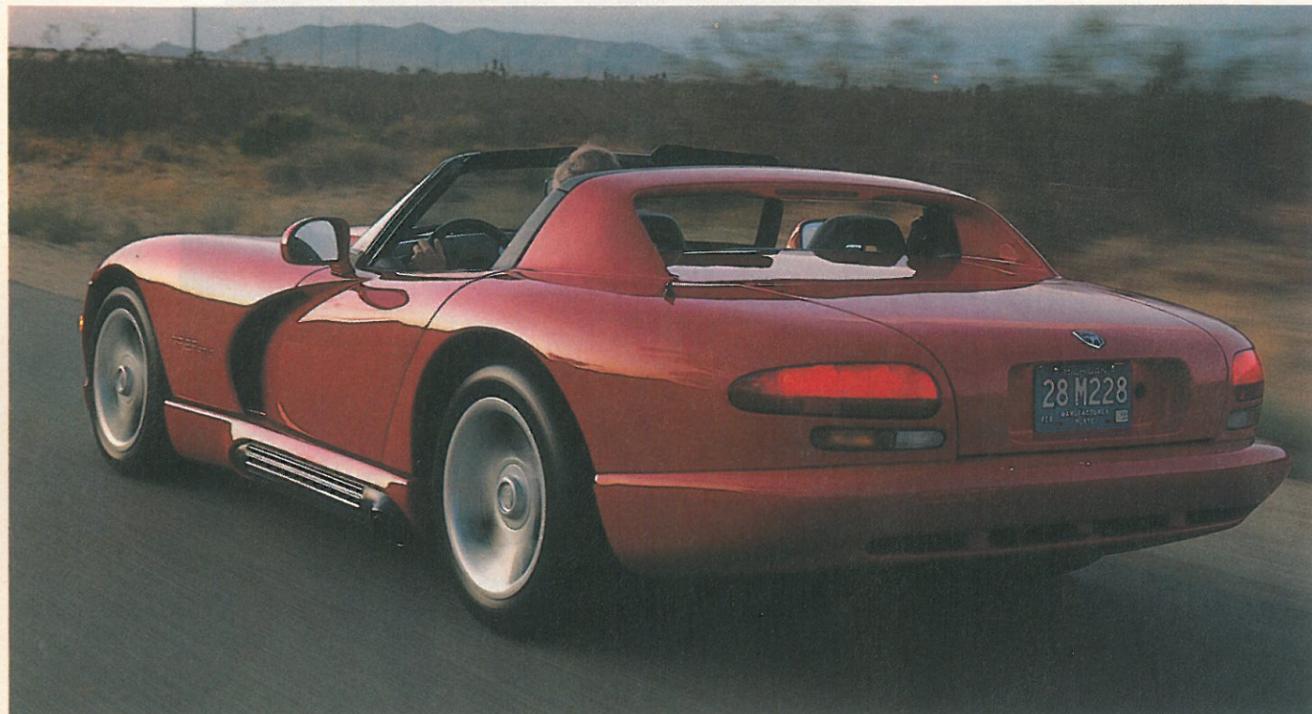
Tardar 10 segundos en alcanzar la velocidad y menos de 5 en pararse, es algo que hay que agradecer a su sistema de frenos sin ABS. Estos son de la firma Brembo, la misma compañía que virtualmente tie-

ne el monopolio de la F1 y de los coches más rápidos del mundo. El Viper cuenta con discos ventilados de 13 pulgadas en las cuatro ruedas y su calidad de frenada impresiona al más experto. Los enormes discos hacen juego con unos gigantes neumáticos montados en unas llantas de aluminio fundido. En la parte trasera monta un par de P335/35 ZR 17 que cubren una tercera parte

de la anchura del coche. Delante nos encontramos P275/40 ZR 17, lo que nos dice mucho acerca del agarre y de su potencial dinamismo.

EMOCIONES EN CARRETERA

Este Chrysler, que ha nacido para revivir el todavía vivo mito del AC Cobra (de Ford) es, sin duda, increíblemente rápido. Tan rápido, que



LA RESPUESTA
El Viper es de alguna manera una respuesta americana a los deportivos japoneses de alto nivel. Sus rasgos evidencian un acercamiento al típico producto oriental.

sorprende a aquellos (es decir todos), que no se esperan un coche tan veloz y competente de un fabricante americano. Y lo que es más difícil de creer es que Chrysler, lo está vendiendo a un precio de sólo 58.000 dólares.

Es difícil estar preparado para una experiencia tan intensa como la de conducir el Viper. Seguro que hay supercoches que pueden acelerar tan rápido como el Dodge, pero tener un encuentro con un motor retocado por Lamborghini de 8 litros V10 es otra historia.

La primera diferencia que se nota es el ruido del motor. Al acelerar pasa de un sonido sordo a áspero. Comparado con el tono alto y agudo del 12 cilindros de Ferrari o el sonido metálico de un 911, el motor del Dodge (que era un motor de camiones) tiene toda la potencia sonora de un generador industrial que no

ha sido silenciado. Con este sonido arrollador del viento y del ruido del motor asaltando los oídos, es muy raro que te des cuenta de que la velocidad ha pasado de 100 a más de 160 kilómetros por hora en segundos. Por supuesto, manteniendo el pie en el pedal del acelerador, el Viper no se detendrá hasta los 265 kilómetros por hora según afirma la marca.

De repente te encuentras acercándote a una curva de ángulo recto y vas demasiado rápido. No hay problema. Un firme pisotón al pedal de freno y los cuatro discos reducen la velocidad de la tonelada y media del Viper más rápido de lo que se tardaría en exclamar «Dios mío, qué locura de frenos».

Trazar las primeras curvas de tu vida con un Viper puede ser desalentador. Las sensuales líneas del capó rojo sangre parece que no se

acaban, haciendo difícil localizar las ruedas delanteras. Además uno es consciente de la medida del coche (es casi tan largo como el 928 y cinco centímetros más ancho). La menos importante de las preocupaciones es que sabes que el estupendo par motor disponible al presionar el pedal del acelerador, puede vencer el agarre de los neumáticos, incluso a los impresionantes 335/36 de 17 pulgadas, diseño exclusivo de Michelin, que lleva detrás el Viper.

La solución es simple, entrar despacio y salir deprisa. La dirección, de cremallera y piñón, del Viper es excelente y sensible, sólo 2,4 vueltas de lado a lado, y no se notan vibraciones al volante. No es ningún acierto el realizar muchos cambios de marcha en medio de una curva, ni frenar o acelerar mientras el coche se inscribe en ella. Al igual que con cualquier otro deportivo poten-

DODGE VIPER

VA a pasar bastante tiempo antes de que los europeos tengan a su alcance el Viper. Los planes de fabricación de Chrysler para el deportivo americano en la planta de ensamblaje de Detroit, es de solamente 200 coches para 1992 aumentándolos a 3.000 en 1993. Este último será, sin duda, el año en el que se podrá ver rodar algún Viper por las carreteras europeas e incluso

españolas, porque representantes de la recién constituida Chrysler Iberia están dispuestos, si la homologación se realiza, a comercializar alguna unidad. En cualquier caso pocos Viper se verán por el mundo. Chrysler quiere mantener la exclusividad del coche y sólo necesita fabricar 3.000 unidades para cubrir el pequeño presupuesto de 50 millones de dólares que invirtieron en su desarrollo.

A Europa en el 93



PARA EL DESIERTO

XR 750



PARA LA MONTAÑA

XL 600 V



PARA LAS CARRERAS

XR 600 R



PARA LA AVENTURA

NX 650

ACUSTI & PARTNERS



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





UN ROADSTER DE LOS DE VERDAD
El fabricante lo entrega con un techo de lona y unas ventanillas del mismo material. Lo justo para salir del paso ante una ligera lluvia. En algunos países esto será un verdadero contratiempo.

te, el Viper hay que manejarlo suavemente y con fineza.

Después de un rato, la confianza en el comportamiento del coche crece y se comienza a explotar su magnífico equilibrio, su chasis neutral y su extraordinario comportamiento en curvas.

En el tortuoso circuito de Willow Springs en California, pronto te das cuenta de que los límites de tracción del Viper son mucho mayores de los que cualquier conductor va a querer o saber encontrar en una carretera abierta al tráfico. No existe derrapaje y a los Michelin les cuesta perder adherencia aun cuando se pisa el acelerador sin miedo.

Provocaciones aparte, su chasis se niega a retorcerse y para alguien que espera un coche brutal, esto llega a ser una sorpresa.

El Viper está dotado de un chasis muy duro de acero tubular (mucho más rígido, por ejemplo, que el Corvette descapotable de Chevrolet), suspensión totalmente independiente, muy efectiva a pesar de su simple diseño, y una dirección y unos frenos que cualquier coche estaría

orgullosos de llevar. Más sorprendente es el complicado funcionamiento de la caja de cambios Borg-Warner de seis velocidades, corta, y muy rápida. Las marchas están muy juntas y a veces, es fácil cambiar de tercera a sexta cuando lo que se quiere es poner cuarta. O mucho peor, de sexta a la marcha atrás, en lugar de quinta.

Gracias a Dios, el par motor del V10 (y la línea roja en las 6.000 revoluciones) significa que pocas veces en carretera se necesitan más de dos velocidades, la tercera y la cuarta. En autopista se puede optar

por la quinta e incluso la sexta, marcha en la que se sobrepasan los 160 kilómetros por hora con el motor girando a menos de 2.000 revoluciones.

Aparte de su manejo, el dos plazas americano tiene una calidad de conducción superior. Con su pesado chasis y esos enormes neumáticos, puedes atravesar con toda tranquilidad cualquier irregularidad de la carretera sin que los ocupantes noten los golpes secos característicos de un deportivo de raza, casi se puede decir que en este sentido el Viper es civilizado, sin duda procede de América.

ROADSTER PURO

Pero esto es lo único civilizado del Viper. Porque un coche debe ser refinado en relación a su dinámica, de otro modo sus ocupantes van demasiado incómodos. En el Viper no hay ventanillas laterales, lo cual hace que conductor y pasajero se sienten en el centro de un chorro de aire. La conversación, si no es a gritos, es imposible y después de mucho tiempo a más de 130 kilómetros por hora, el dolor de cabeza llega sin remedio. Si quieres evitar el viento o la lluvia o no vives en California, Dodge ofrece un techo rígido y ventanas de plástico, pero no son bonitas y son contradictorias con el espíritu del coche.

Dodge, afirma que los neumáticos están diseñados para lluvia, pero dado la potencia de que se dispone desde pocas revoluciones, el coche ante este fenómeno meteorológico puede desmandarse fácilmente.

También hay que recordar algunas limitaciones del Viper, por ejemplo, el maletero es demasiado pequeño para llevar las ruedas de aluminio por si tienes un pinchazo. ¿Qué haces con la rueda? «La dejas a un lado de la carretera con tu novia», sugiere uno de los ingenieros del Viper.

En muchos aspectos, el Viper es un sueño que responde a las más queridas aficiones americanas: es muy llamativo y tremendamente rápido. Pero es también un coche honestamente deportivo, y al final es tan excitante que se te olvidan todas esas pegas.

John McCormick
Giancarlo Perini

S
NUEVOS

O

C

E

R

R

Copyright Motor 16, 1991. Prohibida su reproducción.

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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
ALEKO														
Aleko 2141	1.028.068	1.569	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 ie	1.791.372	1.490	98	181	10,7	8,6	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	65.000	-	67.000
33 1.7 ie	1.944.373	1.712	110	190	9,5	8,9	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	150.000	-	67.000
33 1.7 ie 16V	2.249.467	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	150.000	-	67.000
33 16V Quadrifoglio	2.227.468	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	150.000	-	Serie
33 16V Permanent 4	2.722.468	1.712	137	202	8,9	9,0	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
33 1.7 ie Sport Wagon	2.097.468	1.712	110	187	9,8	8,9	420,0	190.000	36.000	Serie	Serie	150.000	-	67.000
75 1.6 ie	2.042.504	1.570	107	180	11,3	7,9	443,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	-	84.056
75 1.6 ie Le Mans	2.022.503	1.570	107	180	11,3	7,9	443,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	-	Serie
75 1.8 ie	2.263.598	1.779	122	190	10,4	8,9	443,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	-	84.056
75 1.8 ie Le Mans	2.313.598	1.779	122	190	10,4	8,9	443,0	Serie	63.175	Serie	Serie	Serie	-	Serie
75 2.0 Twin Spark	2.618.450	1.962	148	198	8,2	8,6	443,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	262.542	84.056
75 Twin Spark Podium	2.676.787	1.962	148	198	8,2	8,6	443,0	Serie	63.175	Serie	Serie	Serie	262.542	Serie
75 3.0 V6 Q	3.730.449	2.959	192	230	7,5	11,9	442,0	Serie	63.175	Serie	Serie	Serie	262.542	Serie
75 2.0 TD	2.503.034	1.995	95	175	12,4	8,5	442,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	-	84.056
75 2.4 TD	2.792.335	2.393	112	184	11,7	7,4	442,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	-	84.056
164 2.0 Twin Spark	3.128.260	1.962	148	210	9,2	12,1	455,5	225.000	80.000	Serie	Serie	Serie	280.000	110.000
164 2.0 V6 Turbo	4.983.598	1.996	210	240	7,2	10,1	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6	4.808.260	2.959	192	230	7,9	12,3	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	110.000
164 Quadrifoglio	5.570.260	2.959	200	231	7,7	11,3	455,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 2.5 TD	3.972.165	2.500	117	204	10,8	7,6	455,5	Serie	80.000	Serie	Serie	Serie	280.000	110.000
Spider 2.0 ie	3.429.598	1.962	126	190	9,0	9,1	425,8	-	45.000	Serie	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	Serie	123.906
80 2.8 E V6	4.216.014	2.771	174	220	8,0	10,3	448,2	Serie	43.176	Serie	Serie	Serie	Serie	123.906
80 2.8 E V6 Quattro	4.766.015	2.771	174	220	8,0	11,4	448,2	Serie	43.176	Serie	Serie	Serie	Serie	123.906
80 1.9 TDI	2.948.108	1.896	90	174	14,1	5,4	448,2	246.256	43.176	117.806	Serie	Serie	170.280	123.906
100 2.3 E	3.696.014	2.309	133	202	10,2	10,5	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	143.486	158.231
100 2.3 E Quattro	4.496.014	2.309	133	202	10,4	10,7	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	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	143.486	158.231
100 2.8 E	4.586.014	2.771	172	218	8,0	10,4	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
100 2.8 E Quattro	5.196.014	2.771	172	218	8,0	11,8	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.3 E Cat.	4.110.015	2.309	133	211	9,2	10,04	33,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.3 E Quattro Cat.	4.850.015	2.309	133	211	9,2	10,0	433,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 20V Track Front	4.495.202	1.994	160	215	9,0	11,04	33,6	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 20V Quattro	5.052.203	1.994	160	215	8,9	11,0	433,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.3 20V Cat.	4.692.015	2.309	170	217	8,6	11,3	433,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.3 20V Quattro Cat.	5.252.014	2.309	170	217	8,4	11,3	433,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe S-2	6.309.203	2.226	220	248	6,1	11,8	440,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8	9.454.529	3.562	250	244	7,6	13,2	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 Aut.	9.814.529	3.562	250	235	9,0	14,0	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
BERTONE														
Freeclimber TD T. Duro	3.714.758	2.443	116	153	13,9	10,9	414,5	230.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Freeclimber 2.7 I.T. Duro	3.714.758	2.693	129	160	13,4	12,2	414,5	230.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Freeclimber 2.7 I Cabrio	3.714.758	2.693	129	160	13,4	12,2	414,5	230.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
BMW														
316i 2p	2.290.921	1.596	103	176	12,1	9,6	432,5	175.000	93.314	108.867	56.570	Serie	175.000	190.560
316i 4p (gama 91)	2.672.184	1.596	100	189	12,8	9,0	443,5	259.153	93.314	108.867	56.570	Serie	168.000	154.328
316i 4p Aut. (gama 91)	2.897.183	1.596	100	184	16,1	10,9	443,5	259.153	93.314	108.867	56.570	Serie	168.000	154.328
318i 2p	2.553.655	1.795	115	189	10,8	10,1	432,5	175.000	93.314	108.867	Serie	Serie	175.000	154.328
318i 4p (gama 91)	2.999.920	1.776	113	199	11,3	10,1	443,5	259.153	93.314	108.867	Serie	Serie	168.000	154.328
318i 4p Aut. (gama 91)	3.244.919	1.776	113	198	12,3	10,3	443,5	259.153	93.314	108.867	Serie	Serie	168.000	154.328
318i S	2.778.656	1.796	136	202	9,9	8,5	432,5	175.000	93.314	108.867	Serie	Serie	168.000	151.632
320i 2p	3.161.014	1.991	129	191	10,6	9,3	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	175.000	154.328
320i 4p (gama 91)	3.464.413	1.991	150	214	9,3	10,6	443,5	259.153	93.314	Serie	Serie	Serie	168.000	154.328
320i 4p Aut. (gama 91)	3.734.414	1.991	150	214	10,8	11,0	443,5	259.153	93.314	Serie	Serie	Serie	168.000	154.328
320i Cabrio	4.459.751	1.990	129	191	11,5	9,3	432,5	175.000	70.755	-	Serie	Serie	Serie	154.328
320i Touring	3.864.413	1.990	129	191	11,5	9,3								

PRECIOS

Finalmente quedó aprobada la reducción de cinco puntos del 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	Serie
M3 Sport Evolution	8.447.602	2.467	238	248	6,5	10,1	434,5	-	Serie	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	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	175.000
520i	4.144.413	1.990	150	211	10,6	9,8	472,0	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	210.011
525i	5.197.602	2.494	192	225	8,6	9,0	472,0	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	169.780
535i	6.156.413	3.430	211	235	7,7	14,5	472,0	-	Serie	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
525 TDS	4.616.108	2.498	143	207	11,0	7,7	472,0	-	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	258.238
730i	6.277.602	2.986	197	225	9,3	15,0	491,0	-	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
735 IL	8.347.602	3.420	220	236	8,3	15,0	502,5	-	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
750i AL	12.397.929	4.988	300	254	7,4	15,0	502,5	-	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

CITROËN

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
AX 3p 11 TE 4V	1.109.937	1.124	55	156	13,2	6,2	352,5	-	19.237	-	-	-	-	-
AX 3p 11 TE 5V	1.140.357	1.124	55	158	12,9	6,3	352,5	162.224	19.237	-	-	-	-	-
AX 3p 11 TRE 5V	1.218.155	1.124	55	158	12,9	6,3	352,5	162.224	19.237	15.028	15.028	-	-	48.090
AX 3p 14 TGS	1.300.493	1.360	75	175	10,8	6,8	352,5	162.224	19.237	-	-	-	-	48.090
AX 3p 14 TZX	1.362.246	1.360	75	175	10,8	6,8	352,5	162.224	19.237	Serie	Serie	-	-	48.090
AX 3p GT	1.423.305	1.360	85	177	9,3	7,3	351,7	162.224	19.237	15.028	15.028	-	-	48.090
AX 3p GTI	1.710.915	1.360	100	190	8,7	7,5	351,7	162.224	-	Serie	Serie	-	164.674	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	-	-	-	-	-
ZX 5p 1.4 Advantage	1.709.343	1.360	75	172	13,7	6,8	407,1	151.153	31.681	20.706	20.706	-	-	67.294
ZX 5p 1.4 Aura	1.778.769	1.360	75	172	13,7	6,8	407,1	151.153	31.681	Serie	Serie	-	-	67.294
ZX 5p 1.6i Reflex	1.743.121	1.580	90	181	13,5	7,9	407,1	151.153	31.681	-	-	-	-	-
ZX 5p 1.6i Advantage	1.781.488	1.580	90	181	13,5	7,9	407,1	151.153	31.681	20.706	20.706	72.472	-	67.294
ZX 5p 1.6i Aura	1.939.828	1.580	90	181	13,5	7,9	407,1	151.153	31.681	Serie	Serie	72.472	-	67.294
ZX 5p 1.9i Volcane	2.261.864	1.905	130	201	8,3	8,6	407,1	151.153	31.681	Serie	Serie	192.567	-	Serie
ZX 5p 1.9 D Reflex	1.792.613	1.905	71	167	16,1	5,9	407,1	151.153	31.681	-	-	72.472	-	-
ZX 5p 1.9 D Advantage	1.868.737	1.905	71	167	16,1	5,9	407,1	151.153	31.681	20.706	20.706	71.401	-	67.294
BX 16 TGS Prestige	1.968.324	1.580	94	171	12,7	8,0	424,0	171.895	42.339	Serie	Serie	-	-	-
BX 19 TGS Prestige	2.089.144	1.905	107	191	10,7	8,0	424,0	171.895	42.339	Serie	Serie	Serie	220.767	68.419
BX 19 GTI	2.324.548	1.905	125	193	9,8	9,7	424,0	171.895	42.339	Serie	Serie	Serie	220.767	68.419
BX GTI 16V Prestige	3.200.577	1.905	160	215	8,6	9,9	424,0	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
BX 19 T2S Break	2.496.350	1.905	107	191	10,4	8,0	424,0	191.037	64.137	Serie	Serie	Serie	-	-
BX TD	1.886.149	1.796	60	155	17,2	6,8	424,0	-	42.339	24.472	24.472	88.740	-	-
BX 19 TD	2.085.940	1.905	71	157	13,8	7,2	424,0	171.895	42.339	24.472	24.472	88.740	-	-
BX 19 T2D Prestige	2.146.905	1.905	71	157	13,8	7,2	424,0	171.895	42.339	Serie	Serie	Serie	220.767	68.419
BX 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	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	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
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
XM V6i	5.041.259	2.849	170	222	9,7	13,9	470,8	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XM V6i Aut.	5.307.454	2.849	170	220	10,9	13,9	470,8	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XM V6i 24V	6.011.545	2.975	200	235	8,6	11,4	470,8	-	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	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	210.696	Serie

DAIHATSU

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Applause 1.6 IX 16V 5p	2.286.952	1.589	105	185	9,8	8,5	426,0	200.000	24.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rocky TD Intercooler EX	3.184.578	2.765	102	145	17,2	12,6	411,5	187.293	35.715	-	-	-	-	-
Rocky TD Intercooler EL	3.383.740	2.765	102	145	17,2	12,6	411,5	187.293	35.715	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Feroza EL II	2.462.374	1.589	85	143	14,2	11,8	368,5	196.000	24.885	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

FERRARI

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Mondial T	15.908.940	3.405	300	255	6,3	11,9	453,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Mondial Cabrio T	17.937.253	3.405	300	255	6,3	11,9	453,5	Serie	-	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	29.019.680	4.942	390	290	5,7	18,4	448,5							



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

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

HONDA

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Civic 1.5i 16V LSI	2.181.787	1.493	90	182	9,7	7,6	408,0	200.000	-	Serie	Serie	Serie	-	-
CRX	3.001.788	1.590	130	212	7,5	7,2	375,0	Serie	-	Serie	Serie	-	-	-
Concerto GL 1.4 16V	2.001.013	1.396	88	175	11,0	8,1	426,5	200.000	-	Serie	Serie	Serie	-	-
Concerto 1.6i 16V 4p	2.812.014	1.590	130	196	9,5	8,4	441,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	-
Concerto 1.6 16V aut. 4p	3.062.013	1.590	124	190	10,0	8,8	441,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	-
Concerto 1.6i 16V 5p	2.401.014	1.590	130	196	9,5	8,4	426,5	200.000	-	Serie	Serie	Serie	1	1
Concerto 1.6i 16V aut. 5p	2.977.014	1.590	124	190	10,0	8,8	426,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	-
Accord 2.0i 16V	3.321.787	1.997	135	202	9,2	9,3	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	Serie	-
Prelude 2.0i 16V 4WS	4.021.787	1.958	150	204	8,0	8,5	446,0	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	-
NSX 3.0i VTEC	12.054.528	2.977	274	270	5,9	11,0	440,5	Serie	-	Serie	Serie	-	-	Serie

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

IATO

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

INNOCENTI

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
990 SE	1.356.350	993	53	143	16,2	7,3	316,0	-	-	Serie	-	-	-	-
990 SL	1.236.651	993	53	145	16,2	7,3	316,0	-	-	-	-	-	-	-
990 MSE Aut.	1.436.989	993	53	145	16,2	7,4	316,0	-	-	Serie	-	-	-	-
Turbo de Tomaso	1.535.706	993	72	162	10,8	8,9	313,8	-	-	Serie	-	-	-	Serie
990 DSE	1.525.906	993	37	124	-	5,7	316,0	-	-	Serie	-	-	-	-

ISUZU

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

JAGUAR

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
XJ6 3.2	6.634.329	3.239	200	211	9,1	12,7	499,0	Serie	131.330	Serie	Serie	Serie	Serie	173.350
XJ6 4.0	7.746.329	3.980	223	225	7,6	13,3	499,0	Serie	131.330	Serie	Serie	Serie	Serie	173.350
Sovereign 3.2	7.533.329	3.239	200	211	9,1	12,7	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sovereign 4.0	8.560.329	3.980	223	220	8,6	14,4	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sovereign V12	8.832.328	5.343	295	230	7,7	17,5	496,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Daimler 4.0	9.883.329	3.980	223	220	8,6	14,4	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Daimler DD6	10.056.329	5.345	260	223	8,9	16,9	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJS 4.0 Coupé	8.746.329	3.980	223	228	7,9	13,4	476,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJS V12 Coupé	10.516.329	5.345	280	237	8,2	16,6	476,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJS V12 Cabrio	11.611.320	5.345	280	230	8,5	16,8	476,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJS 6.0 L	11.741.814	5.993	308	250	6,9	17,3	476,4	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

LADA

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Samara 1.3 3p	998.839	1.288	65	150	14,5	8,2	400,6	169.118	26.600	21.337	16.331	-	-	15.956
Samara 1.3 5p	1.069.038	1.288	65	150	14,5	8,2	400,6	169.118	26.000	21.337	18.166	-	-	15.956
Samara 1.5 3p	1.045.727	1.500	75	160	12,5	7,7	400,6	169.118	26.000	21.337	16.331	-	-	15.956
Samara 1.5 5p	1.119.702	1.500	75	160	12,5	7,7	400,6	169.118	26.000	21.337	18.166	-	-	15.956
Niva 1.6	1.250.294	1.569	78	127	23,0	11,5	372,0	-	26.000	-	-	-	-	-



FIAT

OFERTAS

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

Uno Turbo ie: Se realiza un descuento de hasta **150.000** pesetas.

Resto de la gama Uno: Se realiza un descuento de hasta **100.000** pesetas.

Gama Tipo (excluida la versión 2.0 16V): Descuento final hasta de **100.000** pesetas.

Tempra 1.8 y TD: Nueva versión Hot Line que con el mismo equipamiento y precio incorpora un teléfono.

Resto de la gama Tempra: Descuento final hasta de **100.000** pesetas.

Financiación: Fiat ofrece además, una financiación especial sin intereses de hasta un millón de pesetas en financiaciones a un año.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/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	33							



FORD

OFERTAS

Fiesta:

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

Fiesta Ghia 1.4: 100.000 pesetas de descuento.

Escort y Orion (1.6 CLX):

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

Escort 1.6 Ghia y Equipe:

Aire acondicionado gratis.

Escort Nomade 1.6:

Aire acondicionado gratis.

Orion Class:

Aire acondicionado gratis.

Orion Ghia 1.6:

Llantas de aleación y aire acondicionado gratis.

Sierra 2.0i CLX:

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

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists various Ford models and their specifications.

MITSUBISHI table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists Mitsubishi models.

MORGAN table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists Morgan models.

NISSAN table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists Nissan models.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists Opel models.

OPEL

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists Opel models.

LADA

OFERTAS

Samara:

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



LANCIA

A través de Lancia Credit, se puede ahora financiar un millón de pesetas sin ningún interés, siempre que el tiempo máximo de financiación sea de un año.

MASERATI

Esta semana incluimos
ya los nuevos precios
de la gama Maserati.
Modelos como el 222 y
el 422 bajan su coste
final hasta medio
millón de pesetas y la
bajada frente a los
precios anteriores
oscila entre el 8,36 por
ciento y el 2 por ciento
Tan sólo el Maserati
Shamal mantiene el
mismo precio que tenía
el pasado año, a pesar
de la bajada del IVA.



PRECIOS COCHES NUEVOS

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
PANTHER														
Panther Kallista	5.431.014	2.933	150	195	7,2	9,5	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	-	25.800	22.850	22.850	-	-	-
106 XR 1.4	1.341.069	1.360	75	175	11,4	6,7	356,4	147.200	25.800	22.850	22.850	-	-	-
106 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	-	-	-	-	-
205 Winner 3p	1.251.000	1.124	55	146	14,6	7,0	370,5	-	25.800	-	-	-	-	-
205 Plus 3p	1.327.068	1.294	65	156	13,8	8,2	370,5	-	25.800	-	-	-	-	-
205 XT 3p	1.560.219	1.360	85	178	10,9	8,5	370,5	147.200	25.800	-	-	-	-	51.500
205 Rallye 3p	1.614.418	1.294	103	190	9,6	8,5	370,5	-	25.800	-	-	78.900	-	-
205 Aut. 3p	1.717.788	1.580	80	166	14,2	8,1	370,5	147.200	25.800	Serie	Serie	-	-	Serie
205 GTX 3p	1.736.588	1.592	94	181	10,6	9,3	370,5	-	25.800	Serie	Serie	-	-	Serie
205 GTI 3p	2.041.788	1.905	130	206	7,8	9,0	370,5	147.200	25.800	Serie	Serie	-	-	Serie
205 Style 5p	1.203.000	1.124	55	155	14,6	7,0	370,5	-	25.800	-	-	-	-	-
205 Winner 5p	1.311.000	1.124	55	155	14,6	7,0	370,5	-	25.800	-	-	-	-	-
205 GR 5p	1.431.669	1.294	65	156	13,8	8,2	370,5	-	25.800	20.600	20.600	-	-	-
205 SR 5p	1.542.468	1.294	65	156	13,8	8,2	370,5	-	25.800	Serie	Serie	-	-	-
205 GT 5p	1.621.418	1.360	85	178	10,9	8,9	370,5	147.200	25.800	Serie	Serie	-	-	51.500
205 XAD 3p	1.295.600	1.124	55	155	14,6	7,0	370,5	-	25.800	-	-	-	-	-
205 Winner D 3p	1.462.100	1.294	65	156	13,8	8,2	370,5	-	25.800	Serie	Serie	78.900	-	-
205 Plus D 3p	1.484.199	1.294	65	156	13,8	8,2	370,5	-	25.800	Serie	Serie	78.900	-	-
205 XTD 3p	1.653.200	1.769	60	155	15,1	6,6	370,5	147.200	25.800	Serie	Serie	78.900	-	-
205 TD 3p	1.848.600	1.769	78	175	12,2	6,0	370,5	-	25.800	Serie	Serie	78.900	-	Serie
205 Winner D 5p	1.522.099	1.769	60	155	15,1	6,6	370,5	-	25.800	-	-	-	-	-
205 GRD 5p	1.581.800	1.769	60	155	15,1	6,6	370,5	-	25.800	20.600	20.600	-	-	-
205 GTI 5p	1.712.300	1.769	60	155	15,1	6,6	370,5	147.200	25.800	Serie	Serie	78.900	-	-
205 TD 5p	1.908.600	1.769	78	175	12,2	6,0	370,5	-	25.800	Serie	Serie	78.900	-	Serie
205 Cabrio CJ	2.194.000	1.360	70	174	12,3	7,8	370,5	-	25.800	20.600	20.600	-	-	-
205 Cabrio CTI	2.943.118	1.580	115	190	9,7	8,0	370,5	147.200	25.800	Serie	Serie	78.900	-	Serie
309 Trio	1.671.069	1.294	65	164	13,6	8,2	405,0	-	30.900	-	-	-	-	-
309 GL Profil	1.596.868	1.294	65	164	13,6	8,2	405,0	-	30.900	-	-	-	-	-
309 Look	1.645.469	1.294	65	164	13,6	8,2	405,0	-	30.900	-	-	-	-	Serie
309 Aut.	2.122.618	1.580	80	165	17,1	9,1	405,0	151.600	30.900	Serie	Serie	Serie	-	-
309 GR	1.717.288	1.442	83	173	12,3	8,3	405,0	-	30.900	-	-	-	-	-
309 Best Line	1.706.788	1.580	92	180	10,5	7,5	405,0	-	30.900	-	Serie	-	-	-
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 GTX	2.129.119	1.905	105	190	10,4	8,3	405,0	151.600	30.900	Serie	Serie	Serie	-	Serie
309 GTI	2.328.283	1.905	130	199	8,0	9,1	405,0	151.600	30.900	Serie	Serie	Serie	-	Serie
309 GTI 16V	2.574.913	1.905	160	220	7,8	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	-	-	-	-	-
309 GLD Profil	1.745.800	1.905	65	162	16,8	6,4	405,0	151.600	30.900	-	-	-	80.300	-
309 Best Line D	1.887.200	1.905	65	162	16,8	6,4	405,0	-	30.900	-	Serie	-	-	-
309 GTD	2.010.700	1.905	65	162	16,8	6,4	405,0	151.600	30.900	Serie	Serie	Serie	-	61.900
309 Look D	1.856.699	1.905	65	162	16,8	6,4	405,0	-	30.900	Serie	Serie	Serie	-	-
309 GTDT	2.271.699	1.769	78	175	13,0	6,4	405,0	151.600	30.900	Serie	Serie	Serie	-	Serie
405 GL	2.048.119	1.580	92	176	11,6	9,0	441,0	-	45.300	-	-	-	-	-
405 GR	2.372.919	1.905	110	185	10,2	8,9	441,0	175.200	45.300	-	-	-	-	-
405 GR x 4	3.234.319	1.905	110	185	10,2	8,9	441,0	-	45.300	Serie	Serie	Serie	-	-
405 GR Break	2.498.719	1.905	110	185	10,7	8,9	441,0	175.200	45.300	-	-	-	-	-
405 SRI	2.857.114	1.905	125	198	9,7	10,2	441,0	-	45.300	Serie	Serie	Serie	249.700	(1)
405 SRI Aut.	3.035.613	1.905	125	198	11,9	10,2	441,0	-	45.300	Serie	Serie	Serie	249.700	(1)
405 GTX	2.915.513	1.905	125	198	9,7	10,2	441,0	-	45.300	Serie	Serie	Serie	249.700	Serie
405 STI	3.211.283	1.905	125	198	9,7	10,2	441,0	-	45.300	Serie	Serie	Serie	249.700	Serie
405 MI 16	3.645.514	1.905	160	219	8,6	9,8	441,0	-	45.300	Serie	Serie	Serie	249.700	Serie
405 MI 16 x 4	4.145.913	1.905	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	-	-	-	-	-
405 GRDT	2.697.119	1.769	90	180	12,2	6,2	441,0	175.200	45.300	-	-	-	-	-
405 GRDT Break	2.805.418	1.769	90	180	12,2	6,2	441,0	175.200	45.300	-	-	-	-	(1)
405 SRDT	3.071.918	1.769	90	180	12,2	6,2	441,0	-	45.300	Serie	Serie	Serie	249.800	-
605 SRI	3.320.283	1.998	130	203	10,3	8,6	472,1	-	60.000	Serie	Serie	Serie	249.800	Serie
605 SRI	3.895.082	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 SRDT	3.900.118	2.088	110	193	11,6	7,9	472,1	-	60.000	Serie	Serie	Serie	249.700	Serie
605 SVDT	4.439.488	2.088	110	193	11,6	7,9	472,1	-	58.300	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

NOTA: Opcion 1: incluye llantas de aleación ligera y evelunas eléctricos traseros: 118.500 ptas.

POLONEZ

Polonez 1500	1.118.787	1.481	75	160	16,0	8,8	420,0							
--------------	-----------	-------	----	-----	------	-----	-------	--	--	--	--	--	--	--

PORSCHE

968	7.885.014	2.990	240	252	6,5	11,9	432,0	Serie	147.630	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
968 Tiptronic	8.474.530	2.990	240	247	7,9	12,3	432,0	Serie	147.630	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
968 Cabrio	9.082.014	2.990	240	258	6,5	11,9	432,0	Serie	147.630	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 2 Coupé	10.705.903	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	183.540	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
911 Carrera 2 Tiptronic	11.295.093	3.600	250	260	6,6	13,2	425,0	Serie	183.540	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 2 Targa	11.224.603	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	183.540	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 2 Cabrio	12.129.003	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	183.540	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Car. 2 Turboload Cabr.	15.615.528	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	183.540	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 4 Coupé	12.634.729	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	183.540	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 4 Targa	13.166.729	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	183.540	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 4 Cabrio	14.124.003	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	183.540	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera RS	14.046.202	3.600	260	261	5,4	12,0	425,0	-	-	-	-	-	-	Serie
911 Carrera RS Touring	14.046.202	3.600	260	261	5,4	12,0	425,0	400.000	184.000	Serie	Serie	190.000	Serie	Serie
911 Turbo Coupé	16.998.528	3.299	320	270	5,0	16,2	425,0	Serie	-	Serie	Serie	Serie		

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.



PRECIOS COCHES NUEVOS

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
R-25 TXI	4.076.014	1.995	140	207	9,5	9,8	471,3	Serie	49.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-25 TXI Aut.	4.276.014	1.995	140	207	9,5	10,3	471,3	Serie	49.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-25 V6i	4.779.202	2.849	153	208	9,3	11,8	471,3	Serie	49.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-25 V6i Baccara	5.709.202	2.849	153	208	9,3	11,8	471,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-25 V6i T Baccara	5.989.203	2.458	205	233	7,4	12,0	471,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-25 TD	3.674.919	2.068	85	175	13,1	7,9	471,3	Serie	49.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Alpine A-610 V6 Turbo	8.619.203	2.975	250	265	5,8	11,9	441,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Espace RN 2.2i	3.044.919	2.165	110	175	12,9	10,3	442,9	200.000	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Espace RT 2.2i	3.654.918	2.165	110	175	12,9	10,3	442,9	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	250.000	Serie
Espace RT 2.2i Quadra	4.234.919	2.165	110	170	13,9	11,0	442,9	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Espace RXE 2.8 V6i	4.829.203	2.849	153	195	10,3	13,0	442,9	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Espace RN 2.1 TD	3.474.919	2.068	88	160	15,0	8,5	442,9	200.000	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Espace RT 2.1 TD	4.054.918	2.068	88	160	15,0	8,5	442,9	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Jeep Cherokee Chief	3.684.014	3.960	189	180	10,0	15,5	428,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Jeep Cherokee Limited	4.851.014	3.988	178	170	10,2	14,2	428,8	Serie	45.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Jeep Wrangler	2.053.571	2.461	105	145	13,6	14,3	381,3	Serie	29.500	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

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

ROLLS ROYCE/BENTLEY

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

ROVER

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

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

SANTANA

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

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

SEAT

Marbella Black, Green, Blue	884.664	903	42	130	20,3	7,0	347,5	-	14.231	-	-	-	-	-
Marbella Special	909.664	903	42	130	20,3	7,0	347,5	-	14.231	-	-	-	-	-
Marbella Fun	922.665	903	42	130	20,3	7,0	347,5	-	14.231	-	-	-	-	-
Marbella CLX	982.664	903	42	130	20,3	7,0	347,5	-	14.231	-	-	-	-	-
Ibiza Special 0.9 3p	1.096.689	903	44	131	22,0	7,3	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza Olimpico 1.2 3p	1.250.070	1.193	63	151	16,0	8,4	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza CLX 1.2 3p	1.200.070	1.193	63	151	16,0	8,4	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza GLX 1.2 Plus 3p	1.453.069	1.193	63	151	16,0	8,4	363,7	-	25.669	Serie	Serie	-	-	Serie
Ibiza Olimpico 1.5 3p	1.393													



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.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
Celica 2.0i 16V	4.268.542	1.988	160	210	8,4	9,8	436,0	Serie	44.908	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Supra 3.0i Turbo	6.576.593	2.954	235	245	6,3	12,5	462,0	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Supra 3.0i Turbo Targa	6.893.118	2.954	235	245	6,3	12,5	462,0	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Land Cruiser 250 TDI	3.159.308	2.499	114	145	20,7	12,4	435,0	-	40.936	-	-	Serie	-	-
Land Cruiser Station Wagon	6.171.437	3.956	145	160	17,4	13,0	397,5	Serie	65.750	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Four Runner V6	4.492.308	2.958	143	165	15,3	14,3	447,0	Serie	50.000	Serie	Serie	Serie	-	-

UMM

100 DA Corto	2.242.319	2.498	76	121	24,9	12,5	413,0	22.6240	31.920	-	-	-	-	75.040
100 DTI Corto	2.483.679	2.498	110	140	21,5	13,6	413,0	22.6240	31.920	-	-	-	-	75.040
100 DAS Corto	2.125.279	2.498	76	121	24,9	12,5	413,0	22.6240	31.920	-	-	-	-	75.040
121 DA Largo	2.367.199	2.498	76	121	24,9	12,5	485,7	22.6240	31.920	-	-	-	-	75.040
121 DTI Largo	2.607.999	2.498	110	140	21,5	13,6	485,7	22.6240	31.920	-	-	-	-	75.040

VOLKSWAGEN

Polo Fox 1.05 4V	1.114.689	1.043	45	145	20,5	7,1	372,5	-	23.900	-	-	-	-	-
Polo Fox 1.05 5V	1.195.820	1.043	45	145	20,3	7,1	372,5	-	23.900	-	-	-	-	-
Polo Fox D 1.4 5V	1.475.820	1.395	50	142	19,5	5,8	372,5	-	23.900	-	-	-	-	-
Polo CL 1.05 5V	1.229.689	1.043	45	145	20,3	7,1	372,5	-	23.900	-	-	-	-	-
Polo CL 1.3 5V	1.346.069	1.272	55	155	15,5	8,4	372,5	-	23.900	-	-	-	-	-
Polo Coupé Fox 1.05 4V	1.114.689	1.043	45	145	20,5	7,1	372,5	-	23.900	-	-	-	-	-
Polo Coupé Fox 1.05 5V	1.199.688	1.043	45	145	20,3	7,1	372,5	-	23.900	-	-	-	-	-
Polo Coupé Fox D 1.4 5V	1.479.689	1.395	50	141	19,5	5,8	372,5	-	23.900	-	-	-	-	-
Polo Coupé CL 1.05 5V	1.239.689	1.043	45	145	20,3	7,1	372,5	-	23.900	-	-	-	-	-
Polo Coupé GT 55 5V	1.361.069	1.272	55	155	15,5	7,4	372,5	-	23.900	-	-	-	-	-
Polo Coupé GT Injection	1.491.070	1.272	80	175	12,1	7,7	372,5	-	23.900	-	-	-	-	-
Polo Coupé G-40	1.751.069	1.272	115	196	8,6	7,7	372,5	-	-	-	-	-	-	Serie
Polo Classic C 1.3 5V	1.291.203	1.272	55	155	15,5	7,4	397,5	-	26.200	-	-	-	-	-
Polo Classic CL 1.3 5V	1.491.070	1.272	55	155	15,5	7,4	397,5	-	26.200	-	-	-	-	-
Polo Classic CD 1.4 5V	1.444.689	1.395	50	141	19,5	5,8	397,5	-	26.200	-	-	-	-	-
Golf CL 1.3 3p.	1.581.069	1.272	55	155	16,5	7,4	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf Sprinter GT 75 3p.	1.757.069	1.595	75	167	14,1	7,5	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf Sprinter GT 90 3p.	1.877.919	1.781	90	174	11,7	8,8	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf Collection GT 3p	1.812.519	1.781	90	174	11,7	8,8	399,0	259.398	32.538	Serie	Serie	108.104	108.104	139.850
Golf CL 90 3 p. Aut.	2.050.918	1.781	90	174	13,7	9,2	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf GTI 3p.	2.018.919	1.781	112	189	10,3	8,6	399,0	277.000	32.538	24.500	24.500	117.000	191.000	-
Golf GTI 3p. 16V	2.499.015	1.781	139	209	9,0	9,6	399,0	356.000	32.538	Serie	Serie	160.000	228.000	-
Golf GTI 3p. G-60	2.626.014	1.781	160	216	8,3	10,2	399,0	204.000	32.538	Serie	Serie	Serie	204.000	Serie
Golf CL D 3p	1.846.069	1.588	54	148	18,7	6,7	399,0	259.398	32.538	27.500	27.500	108.104	139.850	-
Golf Sprinter GTD 3p	2.047.069	1.588	70	170	14,5	6,7	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	Serie	139.850	-
Golf GTD 3p	2.312.919	1.588	80	173	13,2	6,9	399,0	259.398	32.538	Serie	Serie	Serie	139.850	-
Golf 5p. Stream	1.663.129	1.272	55	155	16,5	7,4	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf Sprinter GT 75 5p.	1.839.069	1.595	75	167	14,1	7,5	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf Sprinter GT 90 5p.	1.959.919	1.781	90	174	11,7	8,8	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf Collection GT 5p	1.887.519	1.781	90	174	11,7	8,8	399,0	259.398	32.538	Serie	Serie	108.104	108.104	139.850
Golf CL 90 5p. Aut.	2.162.919	1.781	90	174	13,7	9,2	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf GTI 5p.	2.100.918	1.781	112	189	10,3	8,6	399,0	326.000	32.538	42.500	42.500	166.000	276.000	-
Golf Collection GT i 5p	2.142.518	1.781	112	189	10,3	8,6	399,0	326.000	32.538	Serie	Serie	166.000	276.000	-
Golf GTI 16V 5p.	2.611.015	1.781	139	209	9,0	9,6	399,0	326.000	32.538	Serie	Serie	160.000	228.000	-
Golf GTI G-60 5p.	2.734.014	1.781	160	216	8,3	10,2	399,0	204.000	32.538	Serie	Serie	Serie	204.000	Serie
Golf CLD 5p.	1.928.069	1.588	54	148	18,7	6,7	399,0	259.398	32.538	43.500	43.500	108.104	139.850	-
Golf Sprinter GTD 5p.	2.130.069	1.588	70	170	14,5	6,7	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	Serie	139.850	-
Golf Collection TD 5p	2.138.669	1.588	70	158	15,0	6,7	399,0	259.398	32.538	Serie	Serie	108.104	139.850	-
Golf GTD 5p.	2.424.920	1.588	80	173	13,2	6,9	399,0	259.398	32.538	Serie	Serie	Serie	139.850	-
Golf Collection GTD 5p	2.394.800	1.588	80	173	13,2	6,9	399,0	259.398	32.538	Serie	Serie	Serie	139.850	-
Golf GL Cabrio	2.280.469	1.595	75	167	14,0	8	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf GLI Cabrio	2.679.319	1.781	112	189	10,3	8,8	399,0	259.398	32.538	Serie	Serie	18.525	108.104	139.850
Jetta CL 1.3	1.584.470	1.272	55	149	17,0	7,8	438,5	-	-	-	-	-	-	Serie
Jetta CL 75 Pacific	1.888.668	1.595	75	165	14,4	7,5	438,5	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Jetta CL 1.6	1.691.469	1.595	75	165	14,4	7,5	438,5	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Jetta CL 1.8	1.874.319	1.781	90	175	11,9	8,8	438,5	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Jetta CL 90 Pacific	1.971.319	1.781	90	175	11,9	8,8	438,5	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Jetta CLD	1.783.469	1.588	54	148	19,3	6,7	438,5	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Jetta CL TD 70	2.031.469	1.588	70	158	15,0	6,7	438,5	259.398	32.538	Serie	Serie	108.104	139.850	-
Jetta TD 70 Pacific	2.133.470	1.588	70	158	15,0	6,7	438,5	259.398	32.538	Serie	Serie	108.104	139.850	-
Corrado 16 V	3.702.015	1.781	136	209	8,6	11,8	405,0	Serie	32.538	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
Corrado G-60	4.211.015	1.781	160	216	8,3	9,6	405,0	Serie	32.538	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
Passat CL 1.8	2.335.515	1.781	90	171	16,1	8,7	457,0	262.000	42.000	41.088	Serie	Serie	182.000	117.000
Passat GL 2.0	2.870.514	1.984	115	191	11,3	9,2	457,0	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	182.000	117.000
Passat GL 2.0 Aut.	3.089.514	1.984	115	190	12,7	9,3	457,0	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	182.000	117.000
Passat GT 16V	3.378.798	1.781	136	208	10,2	11	457,0	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	182.000	117.000
Passat GT Syncro G-60	4.135.608	1.781	160	210	9,6	10,3	457,0	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	182.000	Serie
Passat CL Turbodiesel	2.675.984	1.588	80	175	16,0	8,5	457,0	-	42.000	41.088	Serie	Serie	182.000	117.000
Passat Variant CL 1.8	2.562.515	1.781	90	171	14,2	8	457,0	-	42.000	41.088	Serie	Serie	182.000	117.000
Passat Variant CL 2.0	3.117.514	1.984	115	191	11,5	9,2	457,0	262.000	42.000	41.088	Serie	Serie	182.000	117.000
Passat Variant GL 2.0														

CATALOGO

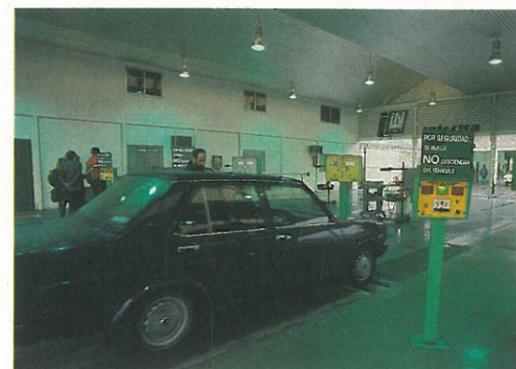


• UN CATALOGO DIFERENTE PARA UN MUNDO DIFERENTE • LAS TENDENCIAS MAS INNOVADORAS • SOLUCIONES QUE HACE UNOS AÑOS ERAN IMPENSABLES Y QUE LOS FABRICANTES YA ESTAN INCORPORANDO EN SUS MODELOS MAS INNOVADORES • LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD MAS AVANZADAS, LOS MEDIOS DE INFORMACION MAS COMPLETOS, ETC...

• TODO ESTO Y MAS EN EL CATALOGO FUERA DE SERIE DE MOTOR 16

E
M
I
L
I
A
G
A
Z
I
N
A
G
A
Z
I
N

LO QUE HAY QUE SABER



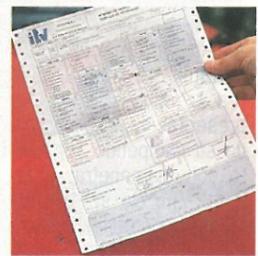
PREPARAR EL COCHE PARA LA REVISION DE LA ITV

■ TODOS los vehículos que durante 1992 cumplan el sexto año desde su fecha de compra deben pasar la Inspección Técnica de Vehículos para comprobar su buen funcionamiento. Con ello se pretende asegurar que los órganos mecánicos estén en correcto estado y evitar posibles incidentes que pongan en peligro la integridad física de su propietario y de todos los usuarios de la vía pública.

¿Qué elementos del vehículo se someten a revisión?

En primer lugar se comprueba que el número de bastidor y la matrícula coinciden con los registrados en la documentación del vehículo. Cualquier cambio de carrocería obliga a pasar por la ITV para

que este organismo apruebe el correcto estado del vehículo tras esta operación. Seguidamente, se comprueba el estado de la dirección (holgura de la columna y buen funcionamiento de todo el mecanismo) y sus cotas, el buen comportamiento de las luces y su correcta orientación y de todos los pilotos e indicadores del vehículo. Atención especial merece el sistema de frenado, que debe mante-



ner, por lo menos, un 55 por ciento de eficacia en el caso de los vehículos ligeros y un 44 por ciento en el caso de los más pesados.

También se comprueba la existencia de posibles roturas, deformaciones o corrosión en la plataforma del vehículo, así como el estado del depósito de combustible y las canalizaciones de todo tipo de fluidos: líquido de frenos, gasolina o gasóleo, agua o anticongelante de refrigeración, gases de escape...

Los interiores también son sometidos a un repaso para comprobar que los anclajes y los propios cinturones son capaces de resistir las consecuencias de un impacto, que las puertas y las ventanillas se abren y cierran con normalidad y que los asientos y sus guías están bien fijados en sus posiciones.

Por último, se miden los niveles de emisión de ga-

ses de escape, en particular el monóxido de carbono, para comprobar que la puesta a punto del motor es correcta y que no se sobrepasan los valores admitidos.

¿Qué sucede si el examen no es aprobado por el vehículo?

En el caso de que por algún motivo un vehículo no superara satisfactoriamente la revisión, se facilita una nueva fecha para someter al vehículo a un nuevo examen. Se detalla exactamente cuáles son los puntos por los que no se le otorga la aptitud para circular, por lo cual si no sucede nada anormal, con una segunda revisión suele resultar suficiente.

¿Se debe confiar en la ITV como garantía de que un vehículo está en perfecto estado?

Aunque las revisiones a las que se someten los coches durante la Inspección Técnica son extensas y están bien sistematizadas, se realizan con mucha celeridad y no resultan absolutamente fiables sobre el buen estado de los vehículos. Nadie como el conductor, en su utilización diaria, está capacitado para notar las posibles carencias de su vehículo y si no confía en sus dotes como probador no está de más llevarlo periódicamente a una revisión exhaustiva en un taller de confianza o de prestigio.

GALARDON ECOLOGICO A ROVER



Durante la conferencia anual del CBE (Business Commitment to the Environment) en Bournemouth, Inglaterra, el Grupo Rover ha sido galardonado con un premio concedido por dicho Comité por su labor en defensa del medio ambiente.

El premio se debe a los logros conseguidos por Rover en el plan de reducción del clorofluorcarbono (CFC) de sus vehículos. Los trabajos de investigación en este sentido se han basado en el Rover 200, del que se eliminaron quince kilos de gomaespuma con base de CFC en

asientos, reposacabezas, salpicadero, parasoles, bajos de moqueta y material aislante. También, y conjuntamente con los proveedores, se emprendió un programa de sustitución de los CFC empleados en los procesos de fabricación. Así, a mediados de la década anterior, se sustituyeron los aerosoles de los sprays para retocar la pintura y detergentes para pintura por otros que no utilizaran CFC como gas impelente. Únicamente el aire acondicionado crea problemas irresolubles, y de momento no existen materiales alternativos al CFC. Pero para paliar los daños, se han instalado en las plantas de Rover equipos de recuperación de CFC para impedir que se vierta en la atmósfera.

MERCADO

LA EXCEPCION QUE CONFIRMA LA REGLA

Las matriculaciones de vehículos de tipo medio y medio alto aumentaron durante el periodo enero-noviembre del año recién finalizado, en oposición al resto de categorías de turismos y también de vehículos industriales, que en algunos casos veían como sus ventas caían estrepitosamente.

Así, mientras las ventas del conjunto del mercado descendieron un 11 por ciento durante dicho periodo, con retrocesos que oscilan desde el 5,4 por ciento para los coches de lujo hasta el 24 por ciento para los utilitarios, el total de ventas del segmento medio y medio-alto se ha incrementado en un 4,6 por ciento, que si bien no supone una subida excepcional, más si tenemos en

	NOVIEMBRE		ENERO-NOVIEMBRE	
	Unidades	Penetrac.	Unidades	Penetrac. 91/90
Seat Toledo	2.710	18,99	19.700	2,41
Peugeot 405	1.766	12,38	21.641	2,65
Renault 21	1.753	12,28	24.508	3,00
Opel Vectra	1.553	10,88	13.442	1,65
Nissan Primera	957	6,71	8.780	1,08
Citroën BX	951	6,66	11.533	1,41
Ford Sierra	884	6,12	10.444	1,28
BMW Serie 3	797	5,59	9.330	1,14
Opel Calibra	605	4,24	5.705	0,70
Lancia Dedra	515	3,61	5.530	0,68
Volvo 400	477	3,34	4.898	0,60
Audi 80	315	2,21	2.773	0,34
Volkswagen Passat	290	2,00	4.122	0,50
Mercedes 190	286	2,00	4.642	0,57
Audi 90	192	1,35	4.551	0,56
Alfa 75	110	0,77	1.684	0,21
Total Segmento	14.270	100	155.017	18,98

cuenta que en 1990 las cifras de ventas resultaron poco brillantes, si suponemos una diferencia apreciable y la única excepción en un mercado que hasta ahora ha dado pocos síntomas de recuperación.

El motivo principal de este incremento es la incorporación a este segmento, a comienzos del pasado año, de nuevos modelos que han revitalizado considerablemente sus ventas. A causa de ello, su porcentaje de mercado fue durante el pasado mes de noviembre de un 20,6 por ciento, mientras que durante el mismo periodo del año anterior, estos modelos ocuparon únicamente un 16 por ciento de las ventas.

El responsable de gran parte de las diferencias es, sin duda, el Seat Toledo, que ha alcanzado

unas ventas de casi 20.000 unidades en los primeros meses de su existencia y que en los últimos meses ha ocupado el lugar de vehículo más vendido de su segmento. También ha influido el éxito del Nissan Primera, cuya aceptación entre el público ha sido excelente. Sumadas las ventas de ambos modelos alcanzan nada menos que el 18,4 por ciento del total del segmento durante los once primeros meses de 1991.

Concretamente el Seat Toledo, el más novato de la categoría, se colocó a los tres meses de su presentación a la cabeza de su competido segmento, con una penetración en el mismo de un 19 por ciento durante el pasado mes de noviembre, desbancando al Renault 21 y al Peugeot 405, cuyas ventas han sufrido un duro revés durante estos últimos meses.

LIBROS

GUIA RACC DE CATALUÑA

Un nuevo libro de ayuda para el conductor catalán y para el turista que visite dicha comunidad autónoma ha sido puesto a la venta por el RACC. Se trata de una publicación donde se hace un compendio de todos los servicios que ofrece el RACC, además de toda la información sobre Cataluña que ha ido recopilando a lo largo de los años. Sus principales capítulos son: Servicios RACC,

VOLANTE EXCLUSIVO



DÍLO con colores es el lema de la nueva línea de volantes Futura de TechArt Automobil-design. Cualquier color puede ser solicitado por el interesado en uno de estos originales volantes de tres radios y 36 centímetros de diámetro. Existen dos versiones diferentes, con el aro cubierto por piel negra, al precio de 495 marcos alemanes o con el aro forrado por piel de cualquier otro color, variante que eleva el precio hasta 595 marcos. La dirección es TechArt Automobil-design GmbH, Ditzinger Strasse 26, 725 Leonberg 6 (Hofingen) Alemania. Teléfono 07152/26046-8. Fax 07152/24312



Restaurantes y hoteles, Bañeros, Campos de golf, Puertos deportivos, Parques naturales, Estaciones de esquí y Ferias internacionales. Esta guía es gratis para los socios del RACC y se cobrará a 2.450 pesetas a los no socios.

AUTOSONIDO

SHERWOOD COMPLETA LA GAMA

La prestigiosa firma de autosonido Sherwood, representada en exclusiva para España por Mabel S.A., incorpora, en su catálogo de productos, un nuevo modelo de auto radio y cuatro modelos de altavoces para automóvil.

El nuevo auto radio XR-2703 sigue la línea de diseño de la anterior gama ya conocida, mejorándola sustancialmente, en cuanto a sus prestaciones y calidad de reproducción, así como en su diseño más dinámico y actual. Se trata de un modelo totalmente digital (Full Logic Control), equipado con los sistemas

de reducción de ruido Dolby B y Dolby C.

La radio tiene 30 preintonías de memoria, circuito automático de reducción de ruidos, en cuanto al cassette tiene doble azimut en los cabezales y selector de cintas de metal, y control separado de bajos y agudos. La pantalla de cristal líquido tiene dos posibilidades de color. Tiene una potencia de 22 vatios por canal (44 en total) y ofrece la posibilidad de interconectar un ecualizador entre su preamplificador y sus sección de potencia, con resultados

equiparables a instalaciones mucho más complejas y de precio muy superior, puesto que el precio del Sherwood XR-2703 está fijado en 30.000 pesetas incluyendo el extraíble y sus conexiones.

Por su parte la gama Sherwood de altavoces, ofrece una amplia posibilidad de elección entre sus varios sistemas que ofrecen desde 40 a 120 vatios de potencia en altavoces de dos o tres vías. Destacan los SX-1095 cajas de tres vías con una potencia total de 120 vatios.

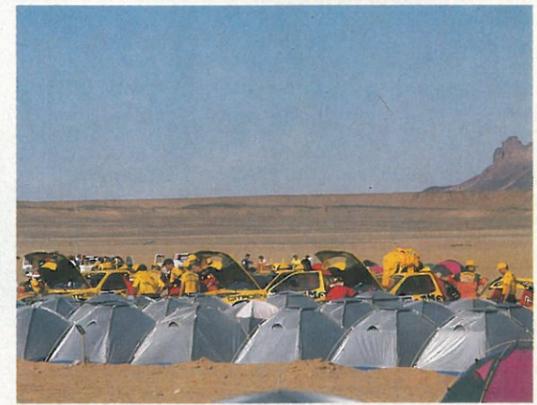


AGENDA

PARIS - CIUDAD DEL CABO

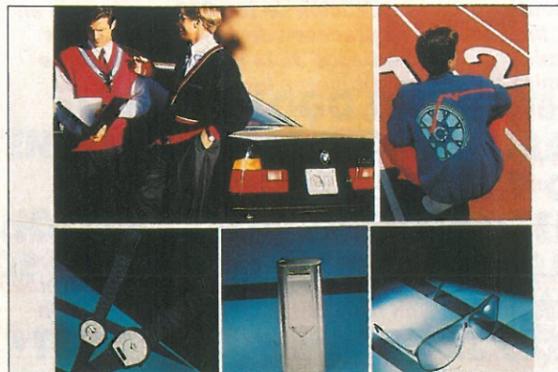
La información deportiva, en cuanto a deporte del motor se refiere, está centrada durante la primera quincena de enero en el Rallye París-Ciudad del Cabo. El seguimiento más extensivo de este acontecimiento lo realizan las televisiones autonómicas, en particular Telemadrid y la cadena catalana TV-3. La televisión madrileña dedica veinte minutos todos los días a contar lo acaecido en tierras africanas, desde las 20,40 horas hasta las 21,00 horas. La cadena catalana, TV-3, justo a continuación de la

madrileña, también dedicará un espacio diario para informar sobre este evento, desde las 21,00 hasta las 21,10 horas. El resto de emisoras no tienen establecido en su programación un horario fijo para el París-Ciudad del Cabo, pero darán cuenta de este acontecimiento en sus espacios informativos, tanto de deporte como de información general. Más específicos puede ser el tratamiento que se dé en los espacios televisivos dedicados en exclusiva al mundo del motor, entre los que se encuentran el programa de Antena 3, Centímetros Cúbicos, que se emite los sábados de 13 a 14 horas. También Telemadrid tiene dispuesto en su programación un programa sobre motor, Sobre Ruedas, en el cual, debido a la cobertura diaria del Rallye que realiza esta televisión, no se añadirá ninguna información adicional. Por último, TVE-2, en su programa Sábado Deporte, dedicará semanalmente un amplio espacio a este Rallye.



LOS COMPLEMENTOS DE BMW

Como todo aquello que va firmado por la marca bávara, los artículos de confección y complementos M-Style, línea de moda creada por BMW, también están realizados manteniendo altas cotas de calidad y utilizando los mejores materiales. La colección incluye ropa de vestir, prendas deportivas, complementos y artículos de viaje. La ropa mantiene el mismo tono elegante y deportivo de los automóviles, mientras que la ropa deportiva se ha fabricado con particular respeto hacia el medio ambiente, motivo por el cual ha recibido el premio de la Comisión de la Comunidad Europea a la ecología. Junto a los artículos de viaje y los complementos, estos artículos se venden en los concesionarios BMW.



REACCIÓN EN CADENA

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

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



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



KX 500 R

RENAULT CLIO BACCARA 1.4

DETALLES EXQUISITOS

El lujo en su más amplio sentido de la palabra ha llegado también al Clio. Renault ofrece las versiones Baccara de su popular modelo, que se diferencian por un acabado y equipamiento exquisitos. A cambio también tienen un precio exclusivo: 2.099.918 pesetas.

La denominación Baccara, que es sinónimo de lujo y de un equipamiento muy completo, acompaña desde hace algún tiempo a los modelos de Renault. El último en incorporarse a la gama, el Clio, no iba a ser menos y también cuenta con una versión lujosa.

El Renault Clio Baccara está disponible con dos motorizaciones de 1,4 y 1,7 litros, los dos con el mismo precio: 2.099.918 pesetas. El tener un precio igual, es debido a que la versión 1.4 está equipada con caja de cambios automática. Para nuestra prueba, hemos elegido precisamente esta versión, una buena ocasión para comprobar la calidad de equipamiento y acabado Baccara, además del funcionamiento del Clio automático, que por otro lado sólo está disponible en la motorización 1.4.

Exteriormente el Clio Baccara, tiene diferencias con el resto de versiones que componen su extensa gama. Por un lado, sólo se comercializa con carrocería de tres puertas, por otro, los tonos de la pintura metalizada que se pueden elegir son exclusivos. También las llantas son de un diseño especial, además de ser de 14 pulgadas. Pero para quien estos detalles pasen desapercibidos, el Clio Baccara luce en las aletas delanteras y en el portón tra-



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

sero unos anagramas con una «B». Aunque en cualquier caso la gran diferencia está en el interior. Al abrir la puerta para introducirnos en el habitáculo, podemos contemplar un sinfín de detalles muy lujosos, dignos de coches de mucha más categoría. Para comenzar, podríamos hablar de sus asientos, tapizados en cuero, lo que convierte el interior en un salón de atmósfera exquisita. Al margen de su impresionante aspecto, ofrecen a sus ocupantes una buena sujeción lateral, aunque sufren un mal endémico de la mayoría de los modelos de la marca del rombo: tienen un mullido demasiado blando.

Esto hace que en viajes de largo kilometraje, la espalda se resienta y el cansancio sea mayor que con un mullido más duro. De cuero también, está forrado el volante y los guarnecidos de las puertas. Con respecto al volante, tiene un diseño similar al de la versión 16 válvulas, con un grosor muy acertado y revestido de este material tiene un tacto muy agradable. Por su parte el tapizado de las puertas contribuye a ensalzar el lujo de este modelo. Para distinguirlo aún más, cuenta con inserciones de madera noble en el salpicadero y en las puertas. Otros detalles exclusivos, se refieren a

sero unos anagramas con una «B». Aunque en cualquier caso la gran diferencia está en el interior. Al abrir la puerta para introducirnos en el habitáculo, podemos contemplar un sinfín de detalles muy lujosos, dignos de coches de mucha más categoría. Para comenzar, podríamos hablar de sus asientos, tapizados en cuero, lo que convierte el interior en un salón de atmósfera exquisita. Al margen de su impresionante aspecto, ofrecen a sus ocupantes una buena sujeción lateral, aunque sufren un mal endémico de la mayoría de los modelos de la marca del rombo: tienen un mullido demasiado blando.

VIRTUDES

- Equipamiento completo
- Calidad de materiales
- Facilidad de conducción en ciudad

RENAULT CLIO BACCARA 1.4
PRECIO: 2.099.918 PTAS.

- Sistema de cambio superado
 - Precio alto
 - Utilización limitada en carretera

DEFECTOS



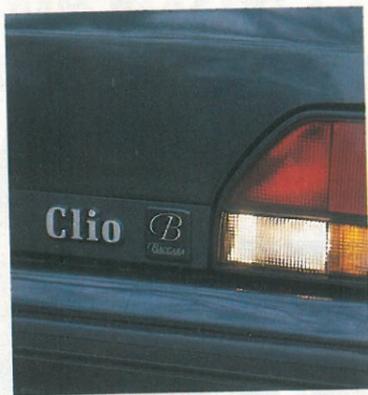
SIGNO EXTERNO
Además de otros elementos diferenciadores el Clio Baccara luce su denominación.

las manecillas de las puertas, que son de metal cromado.

Pero no sólo es su acabado y la calidad de los materiales utilizados en su realización lo que distingue a la versión Baccara. Dispone de un equipamiento muy completo, que para sí lo quisieran modelos de segmentos superiores. Entre los elementos que incluye de serie el fabricante en esta versión tan lujosa, podemos encontrar la dirección asistida, el sistema de aire acondicionado y un completo aparato de sonido, que se puede manipular desde un satélite dispuesto bajo el volante.

A DISTANCIA
El radiocassette se puede manejar sin mover las manos del volante.

Mecánicamente el Clio Baccara 1.4, comparte los mismos conceptos de suspensiones y frenos que la versión «normal» equipada con esta misma motorización. Comparándolo con las variantes de 1,4 litros con carrocería de tres puertas, la mayor diferencia es que dispone de una caja de cambios automática. La única posibilidad de disponer de este tipo de transmisión en la gama Clio, es recurriendo al Baccara 1.4 o a la



versión Clio RT 1.4 de cinco puertas. Si aparentemente las mecánicas son muy similares, a la hora de ponerse al volante hay diferencias. Por un lado, las llantas de mayor diámetro y los neumáticos con un perfil más bajo, hacen que el comportamiento del Clio, ya de por sí bueno, mejore un poco. Muestra una menor tendencia a tirar de morro, y es en definitiva más neutro. Donde sí que hay diferencias es en la dirección, asistida de serie. Facilita mucho su conducción, sobre todo en maniobras de ciudad y principalmente en aparcamientos.

La caja de cambios automática, contribuye a acentuar mucho más el carácter urbano de este modelo. Con este tipo de transmisión en ciudad tiene a su favor una enorme facilidad de conducción, mucho más relajada que con un cambio manual. El conductor sólo tiene que preocuparse del volante, disponiendo de mucho más tiempo para controlar los coches que se mueven alrededor. En su contra hay que decir que el sistema que utiliza Renault en es-



EXCLUSIVO
Llantas de aleación y pintura especial, en una línea compacta y atractiva. El Clio Baccara.

te modelo, es ya muy veterano y está poco adaptado para un uso en carretera. Dispone nada más que de tres velocidades, cuando, hoy por hoy, cualquier fabricante, por pe-

queño que sea su modelo, lo quipa con cajas de cuatro. Además, entre velocidad y velocidad hay un salto muy grande lo que impide sacarle un buen partido al motor, que con

esta caja de cambios se queda un poco corto. Sólo con comprobar los datos de aceleración y recuperación de esta motorización 1.4 con cambio automático, con la de cambio

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. 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 BERNARDEZ (Yamaha-Pirelli)

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

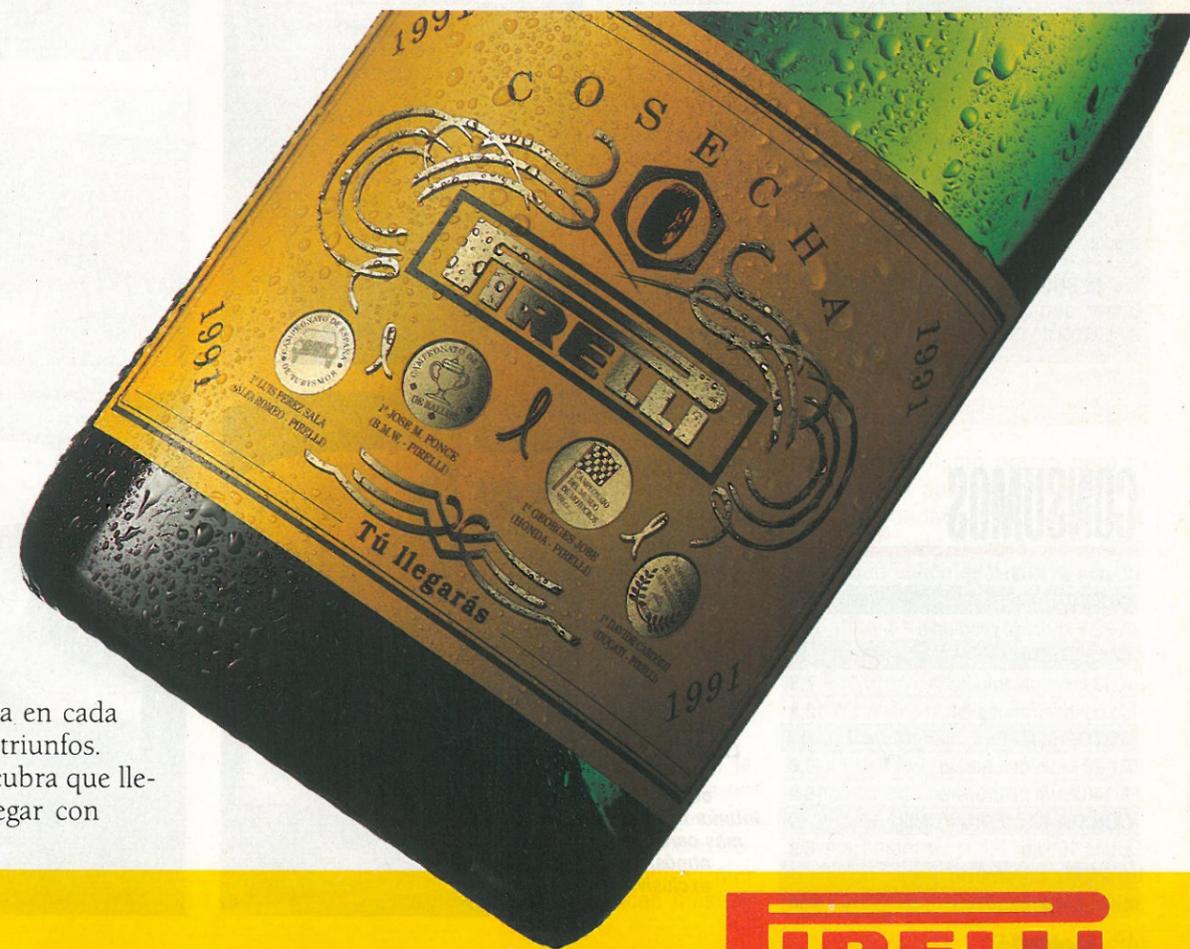
CAMPEONATO DE ESPAÑA CRITERIUM S.M. 125 cc
1º MANUEL GIBERNAU (Cagiva-Pirelli)

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.



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: 1.390 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 75,8 mm. Carrera: 77 mm. Compresión: 9,5 a 1. Potencia máxima: 80 CV (57,5 Kw) a 5.750 rpm. Par máximo: 11,1 mkg (107 Nm) a 3.500 rpm. Alimentación: Un carburador de doble cuerpo Weber 32. Combustible: Gasolina súper de 97 octanos o sin plomo.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios automática de tres marchas. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 13,4 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 22,3 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 33,7 km/h.

DIRECCION: Sistema: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topos: 3,8 vueltas. Diámetro de giro: 10,15 metros.

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

SUSPENSION: Delantera: Independiente, tipo McPherson con triángulo inferior, amortiguadores hidráulicos con muelle y barra estabilizadora. Trasera: Independiente, de ruedas tiradas por brazos longitudinales con amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: 165/60 R 14. Llantas de aluminio de 5,5 x 14 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 870 kg. Capacidad del depósito de combustible: 43 litros.

MADERA Y PIEL
Rodean los interiores de las versiones Baccara. El lujo en un utilitario se hace realidad en este Clio.



CAMUFLAJE
El radiocassette no sirve para nada una vez robado, aun así se puede camuflar bajo una tapa montada de serie.



NO FALTA NADA
Desde elevalunas hasta aire acondicionado todo se encuentra en el Baccara.



CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 29,7 km/h de promedio	9,6
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	7,3
En conducción rápida	12,4
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	9,8
A 140 km/h de crucero	10,9
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	8,9
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	434

ATMÓSFERA EXCLUSIVA
La piel de los asientos otorgan al interior del Clio más caro una atmósfera exclusiva.

PRESTACIONES

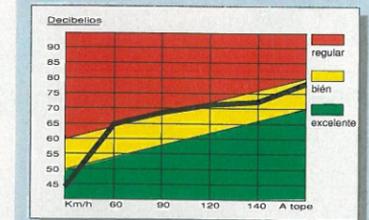
VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	165,3
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	22,0
1.000 m salida parada	39,7
De 0 a 100 km/h	19,7
Recorriendo (metros)	333
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en D	17,6
1.000 m desde 40 km/h en D	35,3
De 80 a 120 km/h en D	15,6
recorriendo (metros)	441

FRENOS



A 60 Km/h:	17,2.
A 100 Km/h:	45,4.
A 120 Km/h:	71,9.

SONORIDAD



Al ralenti:	44,3.
A 60 Km/h:	65,9.
A 90 Km/h:	68,6.
A 120 Km/h:	71,9.
A 140K m/h:	72,8.
A Tope:	78,9.

OPCIONES

Techo practicable: 47.000 pesetas.

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.

EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

▲ El equipamiento es muy completo. El que equipó de serie dirección asistida es un buen punto a su favor. En un coche de este tipo, de carácter urbano, la dirección asistida de serie es algo fundamental.

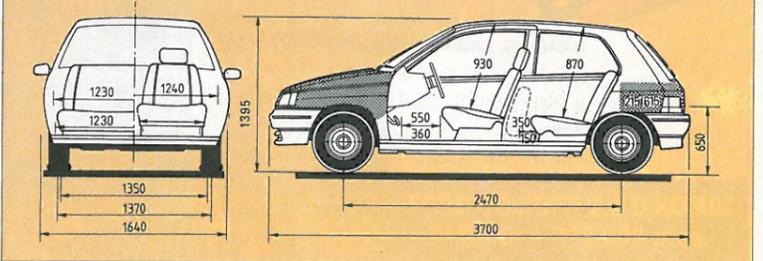
▲ La calidad de los materiales del Clio Baccara son de primera. El tapizado en cuero le da un aspecto de coche mucho mayor.

EN CONTRA

▼ A pesar del completo equipamiento del coche y de su sensorial calidad de acabado, el precio final es un poco elevado. Se asemeja más al de modelos de un segmento superior.

▼ El sistema de caja de cambios automática es ya veterano. Con las tres velocidades de que dispone, el motor se ve perjudicado en prestaciones y en consumos.

RENAULT CLIO BACCARA



LLANTAS EXCLUSIVAS
Estas llantas de aleación son exclusivas del Clio Baccara en sus dos versiones.



manual, se aprecia que el cambio manual juega con ventaja y consigue varios segundos a su favor en cualquier medición. Por otro lado, en carreteras viradas o a la hora de hacer algún adelantamiento, es poco menos que obligado utilizar el cambio como si de un sistema manual se tratase. Además los consumos son más altos con el cambio automático que con el manual.

Con el Renault Clio Baccara, la marca del rombo quiere llegar a un público muy particular, principalmente femenino. Es un coche coqueto, muy atractivo y con el que las mujeres se identifican más. El

porqué del mismo precio para la versión 1.4 automática y para la 1.7, ha quedado suficientemente claro tras esta prueba. Para todo aquel que utilice este coche mayoritariamente en ciudad, el cambio automático es mucho más cómodo. Mientras que para una utilización en carretera las prestaciones del 1.7 lo hacen mucho más idóneo. En cualquier caso el estilo inconfundible, la calidad de los materiales y el completo equipamiento sitúan a las versiones Baccara del Clio un escalón por encima.

Manuel Madrid
Fotos: José A. Díaz

GAMA FORD COURIER

ESPACIO SOBRESALIENTE

Sobre la base del Fiesta, una serie de modificaciones y protuberancias varias dan como resultado la Ford Courier, vehículo comercial capaz de transportar un elevado volumen de carga.

CUATRO son los modelos que ofrece la gama Courier en España, constituidos por dos motores, uno de gasolina y otro de gasóleo, y dos carrocerías, una Van y otra Kombi, de tal forma que las segundas se combinan con los primeros de todas las formas posibles, o sea, cuatro. Las diferencias entre ambas carrocerías son, mayormente, la ausencia en la Van de cristales laterales y de asientos en la zona de carga y la presencia, en esta misma versión, de una mampara de protección, para que los bultos no golpeen a los pasajeros en caso de accidente o frenazo brusco. Los propulsores, por su parte, son disímiles por el combustible que utilizan, aunque, sin embargo, empatan en cuanto a cifra de potencia.

Ciertamente, ninguno de los dos motores suministra una potencia exuberante, motivo por el cual este modelo tiene dificultades para competir en carretera, especialmente cargado a tope, con rivales de la talla de la Renault Express o la Citroën C-15, que disponen de versiones considerablemente más potentes.

Pero para una utilización de reparto urbano, la Ford Courier puede desempeñar una labor muy destacable a causa de su elevado espacio de carga, al que se accede con facilidad. Conviene especialmente a quienes en su mercancía prime el volumen sobre el peso, ya que los materiales pesados encontrarán mejor alojamiento en vehículos con mayor capacidad de carga en peso y más potentes (por ejemplo algunas versiones de las dos mencionadas anteriormente). En cambio, la Courier les supera con rotundidad en volumen, circunstancia que re-



VOLUMEN CAPAZ
La nueva Ford Kombi, puede ser utilizada tanto para transportes industriales, por su elevado volumen de carga, como para labores domésticas. Su interior tiene la misma calidad que el turismo del que deriva.



VIRTUDES

- Elevado volumen de carga
- Buen acabado
- Versatilidad

FORD COURIER 1.3 KOMBI
PRECIO: 1.215.000 ptas.

- Acceso a las plazas traseras
- Potencia justa
- Instrumentación escasa

DEFECTOS

VIRTUDES

- Volumen de carga
- Buen acabado
- Versatilidad

FORD COURIER 1.8 D KOMBI
PRECIO: 1.390.000 ptas.

- Acceso a las plazas traseras
- Dirección dura
- Instrumentación escasa

DEFECTOS





ACCESO COMPLICADO
Si bien los asientos delanteros resultan cómodos, el paso a las plazas traseras es demasiado estrecho.



FICHA TECNICA



	COURIER 1.3	COURIER 1.8 D
MOTOR		
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Número de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.299	1.753
Árbol de levas	1 en cabeza	1 en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Carburador	Inyección Diésel
Compresión	9,5 a 1	21,5 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	60 CV (44,1 kW)/5.000	60 CV (44,1 kW)/4.800
Par máximo / r.p.m.	10,3mkg(101 Nm)/2.500	11,2mkg(110 Nm)/2.500
TRANSMISION		
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	6,3/10,3/15,5	7,1/11,7/17,5
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	20,9/26,3	23,6/29,7
Embrague	Mando mecánico	Mando mecánico
DIRECCION		
Sistema	Cremallera	Cremallera
Vueltas de volante	4,2	4,2
Diámetro de giro (m)	10,6	10,6
FRENOS		
Delante	Discos	Discos
Detrás	Tambores	Tambores
Antibloqueo	No	No
SUSPENSIONES		
Delantera	Tipo McPherson	Tipo McPherson
Trasera	Eje Semirígido	Eje Semirígido
RUEDAS		
Llantas (pulgadas)	Chapa 4,5 x 13	Chapa 4,5 x 13
Neumáticos	145 SR 13	145 SR 13
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg.)	960	XXXXX
Capacidad depósito combus.	42	42

CONSUMOS



Datos en l/100 km.	1.3	1.8 D
CIUDAD		
A 30,2 km/h de promedio	7,4	6,8
CARRETERA		
A 90 km/h de crucero	5,9	5,3
En conducción rápida	11,1	10,1
AUTOPISTA		
A 120 km/h de crucero	9,2	9,0
A 140 km/h de crucero	10,1	9,7
CONSU. MED. PONDERADO		
Litros/100 km	7,1	6,6
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	542	586

SONORIDAD



	1.3	1.8 D
Al ralentí:	54,9	61,1
A 60 km/h:	66,0	68,0
A 90 km/h:	68,1	69,8
A 120 km/h:	73,0	74,3
A 140 km/h:	76,1	76,2
A tope	78,5	78,5

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

PRESTACIONES



	1.3	1.8 D
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	144,6	142,0
ACELERACION		
400 m. salida parada (seg.)	20,0	20,7
1.000 m. salida parada (seg.)	37,6	38,9
0-100 km/h (seg.)	15,9	17,9
Metros recorridos	283	323
RECUPERACION		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	20,4	20,6
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	22,7	22,2
*1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	39,2	39,7
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	44,9	43,2
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	20,0	21,0
Metros recorridos	570	595
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	33,3	32,6
Metros recorridos	896	715,5

FRENOS



	1.3	1.8 D
DISTANCIAS DE FRENADO		
En metros)		
A 60 km/h:	16,9	18,2
A 100 km/h:	46,1	47,1
A 120 km/h:	65,4	69,0

EQUIPAMIENTO



	1.3	1.8 D
Cuentarrevoluciones	NO	NO
Manómetro de aceite	NO	NO
Termómetro de agua	SI	SI
Indicador carga de batería	NO	NO
Ordenador de viaje	NO	NO
Volante regulable	NO	NO
Faros antiniebla	NO	NO
Aire acondicionado	NO	NO
Asiento conductor regulable en altura	NO	NO
Asientos regulables eléctricamente	NO	NO
Retrovisor regulable electr. (izda./dcha.)	NO/NO	NO/NO
Mando a distancia de apertura de puertas	NO	NO
Elevavinas eléctricos (D./T.)	NO/NO	NO/NO
Cierre centralizado	NO	NO
Cinturones de seguridad traseros	SI	SI
Asiento posterior divisible	NO	NO
Faros regulables desde el interior	NO	NO

OPCIONES

Pintura metalizada. 22.000 Pesetas

DATOS DEL COMPRADOR

FORD

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



sulta muy recomendable para transporte de materiales ligeros y de gran tamaño.

Además de la utilización puramente industrial, la Courier dispone de versiones Kombi, en las que se puede alternar el transporte de mercancías y pasajeros. Esta es una estimable alternativa a los vehículos familiares, ya que, aunque no alcanzan por regla general ni el grado de comodidad ni la potencia de estos modelos, disponen de superior capacidad de carga y resultan más baratos. En el debe de la Courier Kombi cabe apuntar que la banqueta trasera no es divisible, motivo por el cual pierde algo de versatilidad.

EQUIPAMIENTO JUSTO

La versión Kombi tiene de serie un equipamiento superior a la Van, que contribuye a mejorar el aspecto y la comodidad. Estos elementos: tapacubos para las ruedas, alfombra de goma en la zona de carga y molduras laterales también se pueden montar en la Van, pero pagando un sobrepeso de diez mil pesetas.

Si bien los pasajeros de las plazas delanteras gozan de una comodidad pareja a la que podrían disfrutar en un modelo familiar, los de las plazas traseras, en la versión Kombi, salen claramente perjudicados con la comparación. En primer lugar por la dificultad de acceso. A diferencia de otros vehículos, la banqueta del Ford no se abate con el respaldo, situación que dificulta el paso a las plazas traseras y que se agrava por el hecho de que, por las características de estos vehículos, la puerta delantera es más angosta que en un turismo normal. Debido a que el montante central queda muy próximo al lateral del respaldo delantero, Ford ha reposicionado la palanca para abatirlo, situándola en una posición menos cómoda que la utilizada habitualmente por esta marca. En lugar de ir colocada en el lateral del asiento, va situada al lado del reposacabezas y hay que tirar de ella hacia arriba.

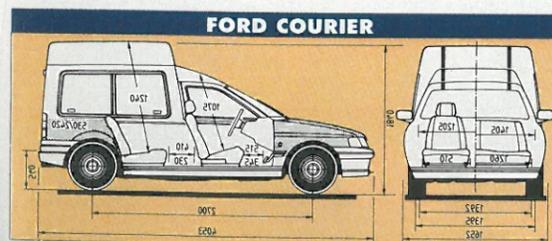
En cuanto a condiciones de conducción, la diferencia entre el motor diésel y el de gasolina se deja notar. Con sólo sacar el coche de la

plaza de aparcamiento se aprecia un sensible cambio. El superior peso del motor de gasóleo se traduce en una dirección considerablemente más dura, con el inconveniente que no se puede contar con dirección asistida en ninguno de los dos modelos. El superior peso del motor diésel se traduce en un eje delantero menos ágil, aunque la presencia de la barra estabilizadora ayuda a que la diferencia entre ambas versiones no sea excesiva.

El cambio se maneja con suavidad y las relaciones de las marchas están bien elegidas en ambos modelos. Por su parte, los frenos también trabajan adecuadamente y, si se recurre al cambio con asiduidad en las bajadas, auguran bien el esfuerzo prolongado incluso a plena carga. La Courier es un buen vehículo de reparto para trayectos urbanos o extrarradios. Su precio está en concordancia con los de la competencia. Decantarse por uno o por otros depende de las necesidades específicas de cada comprador. ○

Javier Moltó

Fotos: José A. Díaz



FRENTE A SUS RIVALES

Los rivales de mayor envergadura del la Ford Courier son la Citroën C-15 y la Renault Express, ésta última recientemente renovada. La ventaja de estas dos marcas es que disponen de versiones considerablemente más potentes, circunstancia que les permite moverse con superior agilidad en los extrarradios e incluso desplazarse con rapidez en carretera abierta. Su abanico de opciones también es más amplio. Ambas cuentan con una interesante posibilidad de superior capacidad de carga en peso, además de dirección asistida y aire acondicionado en la Renault.

IGUAL POTENCIA
Tanto la versión con motor diésel como la de gasolina ofrecen una potencia de 60 caballos, que queda algo escasa a tope de carga.



すべての勝利は

明日のテクノロジーの進歩のために。

Mazda

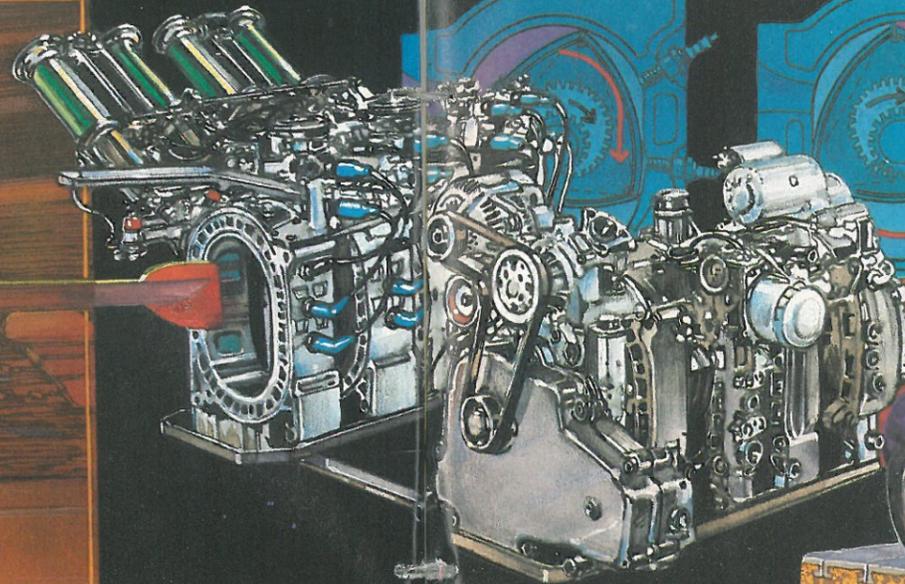
1991年6月

日本車初

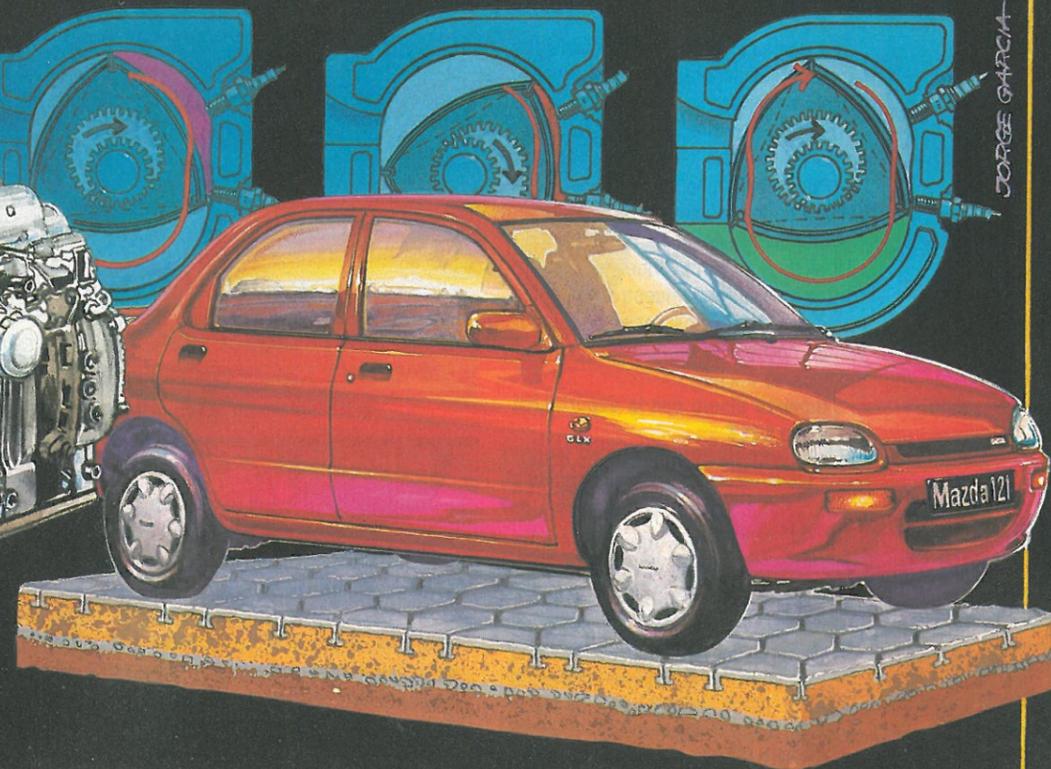
36に他

1978年

55の4ローターマシン マツダ787Bが



R2B型4ローターローターエンジン



JORGE GARCIA

NORIMASA FURUTA, PRESIDENTE DE MAZDA CRECER FUERA DE JAPON

En los últimos años, en parte debido a la acertada gestión de Norimasa Furuta, Mazda se ha convertido en la tercera marca japonesa dentro de su país. Ahora la máxima preocupación de este fabricante es instalarse en Europa.

Edouard Seidler

Entrevista exclusiva

A partir de que la empresa no compete con sus rivales japonesas más que por los puestos tercero a quinto (detrás de Toyota y Nissan) junto con Honda y Mitsubishi, Mazda aparece como el fabricante más en forma del momento, con sus 121, Miata XR-5, y los modelos exhibidos en Tokio, el HR-X experimental («coche concepto» de motor rotativo de hidrógeno), el nuevo RX-7 y otras carrocerías originales.

«Sí, dice Norimasa Furuta, el Presidente de Mazda, al comienzo de esta entrevista, tenemos la intención de desarrollar unas parcelas o «nichos» de mercado junto con los modelos de fabricación masiva, los 121, 323, 626, y

también una nueva gama de los modelos exclusivos y de gama alta.

«Desde su llegada a la presidencia, Mazda -único fabricante, todavía, de motores rotativos- parece haberse hecho mucho más técnica que antes, cuando en realidad usted puede ser todo menos un hombre del automóvil. La parte más importante de su carrera la ha desarrollado en el Ministerio de Comercio Internacional.

«Suele ser tradicional que funcionarios jubilados del MITI sean elegidos directivos de Mazda. Hasta hace poco yo era aquí responsable de información. Mi nombramiento de Presidente ha sido algo inesperado».

Se dice que usted se jubilará pronto...

«Desde luego tendrá que suceder, pe-

ro todavía no hay ninguna fecha establecida.»

«Su empresa ha conocido un gran año, batiendo todos los records industriales y con un aumento de más de 200.000 unidades y también ha sido la primera marca japonesa que ha ganado en Le Mans. ¿Puede volver a suceder?»

«Nuestra victoria en Le Mans ha tenido una repercusión internacional mucho más importante de lo que pensábamos. Desgraciadamente, nuestro coche de 1991 ya no será legal el próximo año. Esperamos ganar para entonces también, pero todavía no sabemos si terminaremos a tiempo el motor atmosférico del cual ya hemos emprendido la fabricación. Desde luego correremos el campeonato IMSA, pero Le Mans no está seguro todavía».

-En cualquier caso, esta victoria les ha permitido aventajar a Honda y Mitsubishi en Japón.

«Sí, sólo nos preceden Toyota y Nissan.»

-¿Puede aplicarse a otras cosas esa política de los «nichos»?

«Nuestra intención es continuar con ella al mismo tiempo que mantendremos la prioridad de nuestros modelos de base. Queremos tener al mismo tiempo coches de producción masiva y modelos de «nicho».

-¿Ganarán dinero con la exportación del nuevo 121?

«Sí, por supuesto, aunque los beneficios sean menores que los de los modelos más importantes. Evidentemente, intentaremos sobre todo exportar grandes coches, en tanto en cuanto estaremos limitados a la exportación».

«Nuestra victoria en Le Mans ha tenido una repercusión internacional muy importante. Pero nuestro coche no será legal en 1992.»

-Al contrario de sus principales competidores, ustedes todavía no producen coches en Europa. ¿Por qué no han podido entenderse con Ford, que posee un cuarto de su capital?

«Estas cosas llevan tiempo».

-¿Qué problema hay?

«Cuando dos empresas tratan de unir sus fuerzas y cada una tiene sus propios planes, es más difícil de lograr un resultado que cuando una empresa tiene que levantar ella sola su propia fábrica.»

Hemos tenido que hablar de productividad, de rentabilidad, de marketing, del tipo de coches que podríamos fabricar juntos, etc.»

-Pero están a punto de llegar a un acuerdo con Ford en Europa, ¿no es cierto?

«Confiamos en que llegaremos a un acuerdo.»

-Se habla mucho de que Mazda fabricará coches en Europa, con o sin Ford, y que están estudiando seriamente las posibilidades que podrían presentarse en Francia y en Alemania.

«Tres de nuestros competidores ya tienen fábricas en Inglaterra. Mazda preferiría establecerse en el Continente.»

-Mientras no produzcan en Europa, ¿importarán coches desde Estados Unidos?

«Tenemos allí una fábrica. Nos gusta

LA EMPRESA

-Mazda Motor Corp.

-Producción anual (a finales de marzo de 1991): 1.422.000 vehículos, de ellos 1.118.000 coches y 304.000 utilitarios.

-Exportaciones: 833.00 vehículos (de ellos 661.00 coches).

-Principales mercados: Nortea-

mérica (318.000 unidades), Europa (316.000 unidades).

-Ventas en Francia (1990): 25.446 unidades.

-Cifra de negocios: 12,94 mil millones de dólares (1,3 billones de pesetas).

-Beneficios: 300 millones de dólares (30.492 millones de pesetas).

-Personal al 31.3.91: 29.578 empleados.

EL HOMBRE

-Norimasa Furuta, 63 años.

-Presidente de Mazda.

Al terminar sus estudios de Económicas, entra en el MITI en abril de 1952, donde permanece hasta junio de 1981. En el inter-

valo, vive cuatro años en París, entre 1969-1973, como consejero comercial de la embajada de Japón. Luego es director ejecutivo de la Sociedad de Desarrollo de la Energía Eléctrica (1981-1985), antes de entrar en Mazda como consultor y ser elegido Presidente en diciembre de 1987.

ría exportar coches a Europa desde América, pero en cantidades limitadas. Todavía no hemos decidido nada, al no saber cómo podríamos sacar de Estados Unidos y cómo vender en Europa.»

-¿Tienen excedentes en Japón que pudieran aumentar sus exportaciones a Europa?

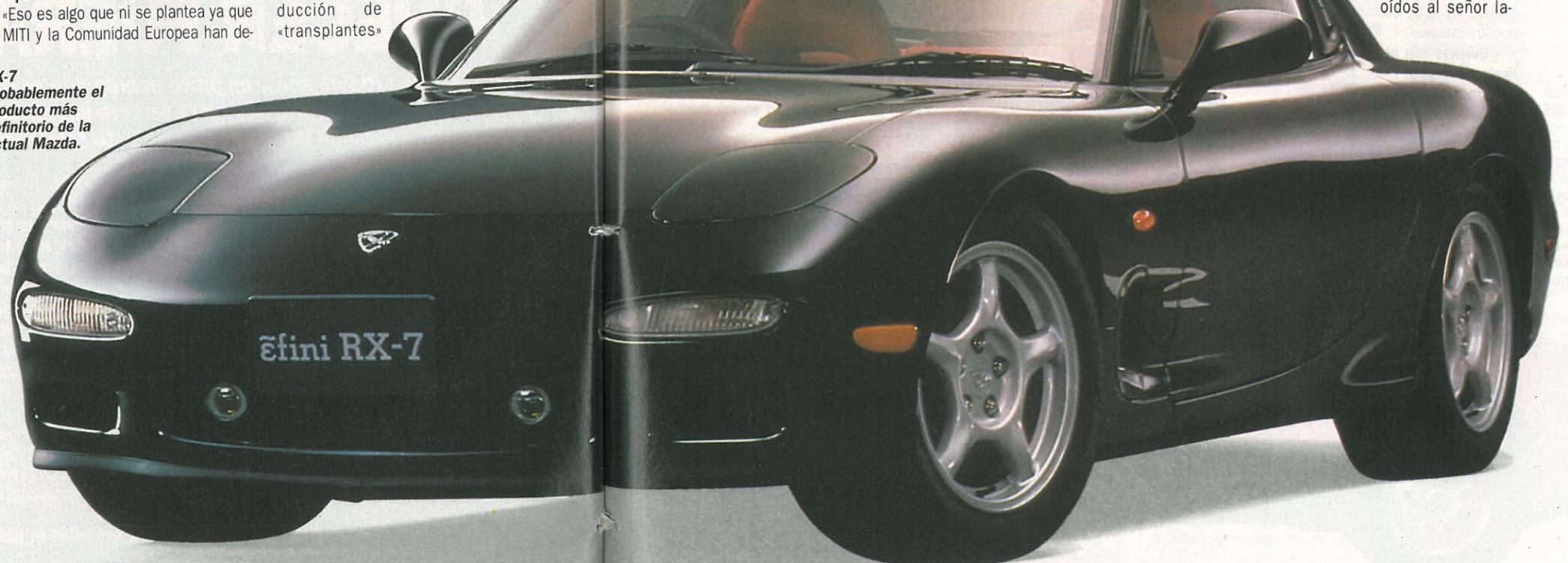
«Eso es algo que ni se plantea ya que el MITI y la Comunidad Europea han de-

cidido limitar las exportaciones desde Japón hasta finales de 1999.»

-¿Cómo ve usted el hecho de que europeos y japoneses interpreten de distinta manera el «acuerdo» entre Bruselas y Tokio?

«Consideramos válida la interpretación del MITI, según la cual la producción de «transplantes»

RX-7 Probablemente el producto más definitorio de la actual Mazda.



HR-X MOTOR ROTATIVO DE HIDRÓGENO

La tecnología de Mazda se sitúa a gran altura. Junto con excelentes realizaciones estéticas encontramos modernos motores futuristas.

es desde ahora libre. La cantidad señalada por la CEE -1,2 millones de coches de «transplante» en 1999- es solamente una previsión de los europeos.»

-¿Cree que se mantendrá este «acuerdo»?

«Esto es lo que yo veo: después de 1993 la CEE estará integrada, y Europa no importará más de 1,23 millones de coches al año hasta 1999. Después, el comercio automovilístico será totalmente libre. Todo lo demás, incluida la previsión de un mercado europeo de 15,1

millones de coches en 1999 no son más que conjeturas.»

-¿No le sorprende que nadie haya querido firmar el acuerdo?

«Se trata de un memorándum, de un acuerdo entre caballeros que ha sido aceptado por ambas partes. No era necesaria ninguna firma. Al principio, creíamos que el comercio automovilístico sería liberalizado a partir de 1993. Luego hemos descubierto que habría un periodo transitorio hasta finales de 1999.»

-¿Es usted consciente de que la ma-

yoría de los fabricantes europeos están de acuerdo con las tesis del señor Calvet, y hasta con su estilo?

«No conozco el pensamiento más íntimo de los europeos, aunque haya vivido en Europa y sea capaz de comprender las reacciones de las personas. He vuelto a ver al señor Calvet, y también al señor Levy, y no creo que todo el mundo en Europa esté de acuerdo con el señor Calvet. Todo lo que sé, es que ha habido un acuerdo entre el MITI y la CEE y que este acuerdo nos compromete a todos.»

-¿Cómo ha reaccionado usted ante las agresivas declaraciones contra el Japón de la Primera Ministra francesa, la señora Cresson?

«Muchos prestan oídos al señor la-

«Ahora que los precios de los coches importados son más competitivos el público japonés no los quiere por su carácter de utilitario.»

cocca en Estados Unidos y se está produciendo allí un aumento del proteccionismo.

¿Le preocupa?

«Hay discusiones acaloradas sobre los componentes de automóviles. Pero las aguas están más calmadas en lo que se refiere a los coches».

¿Quién es más proteccionista, Europa, Estados Unidos o Japón?

«Cada país trata de protegerse, pero no entiendo a los que dicen que Japón es proteccionista. De hecho, hasta ayudamos a los importadores. Mazda por ejemplo, vende Ford, Citroën y Lancia y se esfuerza por aumentar su mercado en Japón. No hay cuotas, no hay barreras aduaneras entre nosotros. La razón principal de la falta de éxito de los coches importados es que no responden a las expectativas de los compradores japoneses».

¿No influye también el que los coches extranjeros son más caros?

«Al contrario. Antes, cuando los coches extranjeros eran más caros, se vendían mejor. Pero la tendencia se ha invertido. Ahora que los precios de los coches importados son competitivos, el público no los quiere. A la clientela japonesa no le gusta la forma de utilitario de muchos de los coches europeos.»

¿Qué futuro tiene Mazda?

«No pensamos correr detrás de la cantidad. Queremos concentrarnos en coches de gran calidad y en mejorar nuestra imagen».

¿Quiénes son ahora sus principales rivales en Japón?

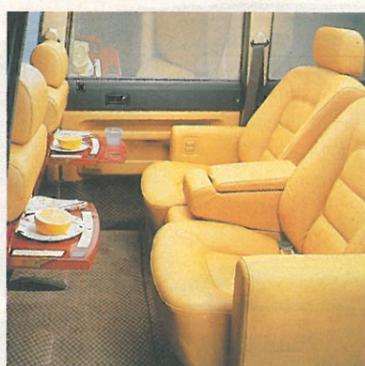
«Honda y Mitsubishi.»

¿Con quién le gustaría que le compararan en Europa?

«Con Mazda. ¡Solamente con Mazda! Ni somos ni queremos ser otro BMW. Ofrecemos coches con clase, pero también coches fabricados en serie».

¿Cuáles son los objetivos de Mazda, digamos que para el año 2010?

«Cuando dos empresas tratan de unir sus esfuerzos cada una con sus propios planes resulta más difícil que para una sola levantar su propia fábrica».



«Nos gustaría tener el 10% del mercado japonés (frente al 8,5% actual) y figurar entre los diez primeros fabricantes mundiales en términos de volumen.»

Según esto, ¿cuál es su máxima prioridad?

«¡La calidad!»

¿Por qué los fabricantes japoneses son, según usted, más eficientes que sus competidores extranjeros?

«En primer lugar, hemos racionalizado mejor nuestros métodos de producción. Por otro lado, contamos con la tradición japonesa de respetar el trabajo. Además diría que los japoneses tienen más espíritu de trabajo en equipo, lo que es muy útil en este tipo de industria. En resumidas cuentas, nuestros colaboradores están más motivados».

También se dice que donde los fabricantes occidentales tienen hasta 530 clasificaciones profesionales, ustedes no tienen más que tres.

«Hemos comprobado eso mismo en Estados Unidos».

Se está hablando mucho de las dificultades de contratación que encuentran los fabricantes japoneses.

«Ya no se quiere trabajar en cadena. Nosotros le llamamos a eso el «problema de las tres K», dado que todo lo que nos gusta a los japoneses comienza en nuestra lengua por K: sociedad, trabajo duro y peligro.»

¿Les convertirá esto en productores más internacionales?

«Mantendremos nuestros niveles de producción en Japón, donde nuestra industria es un símbolo de modernidad, pero nuestro crecimiento será el resultado de nuestra actividad en los mercados extranjeros.»

USADOS

ALFA ROMEO

MODELO	90	89	88	87	86
Alfa 33 SL	—	—	—	—	560
Alfa 33 Q0	—	—	—	—	600
Alfa 33 QV	—	—	—	—	590
Alfa 33 1.3 S.	950	810	730	670	—
Alfa 33 1.5 4x4	—	950	870	790	710
Alfa 33 1.5 T.L.	1020	860	780	630	—
Alfa 33 1.7 QV	1160	980	890	800	—
Alfa 33 1.7 IE	1130	950	860	—	—
Alfa 33 1.7 SW	—	1050	950	—	—
Alfa 33 1.3 Nuevo	1110	—	—	—	—
Alfa 33 1.5 TI Nuevo	1190	—	—	—	—
Alfa 33 1.7 IE Nuevo	1320	—	—	—	—
Alfa 33 1.7 IE Boxer 16V	1630	—	—	—	—
Alfa 75 1.6 C	1140	950	—	—	—
Alfa 75 1.8 C	1220	1030	920	—	—
Alfa 75 1.8 IE	1360	1150	—	—	—
Alfa 75 1.8 TB	—	—	—	1260	1010
Alfa 75 1.8 T América	1820	1550	1440	—	—
Alfa 75 2.0 C	—	1180	1090	930	800
Alfa 75 2.0 T.S	1600	1360	1200	1110	—
Alfa 75 2.0 TD	1570	1330	1200	970	840
Alfa 75 2.4 TD	1750	1480	—	—	—
Alfa 75 2.5 QV	1580	1500	1360	1160	930
Alfa 75 3.0 América	2260	1920	1740	1570	—
Alfa 90 2.0	—	—	—	730	560
Alfa 90 2.5	—	—	—	920	700
Alfa 90 2.4 TD	—	—	—	830	670
Sprint 1.5	—	—	810	660	530
Sprint 1.7 QV	—	930	840	—	—
GTV 2.0	—	—	—	880	700
GTV 2.5	—	—	—	1100	890
Spider 2.0 FL	—	—	1530	1280	1150
164 Twin Spark	2300	2070	—	—	—
164 3.0 V6	2960	2680	—	—	—
164 2.5 TD	2640	2380	—	—	—

AUDI

MODELO	90	89	88	87	86
80 CD	—	—	—	—	760
80 GTE	—	—	—	—	810
80 Quattro	—	—	—	—	1360
80 CD TD	—	—	—	—	710
80 Special	1650	1490	—	—	—
80 1.8 E	1750	1580	—	—	—
90 2.2 E	2120	1980	1700	1530	—
90 2.2 E Aut.	2400	2160	1950	1760	—
90 2.0 Front.	2670	2400	—	—	—
90 Quattro	2800	2500	2250	2030	—
100 CC	—	—	—	1030	790
100 CD y 2.2 E	2090	1990	1870	1590	1160
100CD Avant	2330	2220	2010	1720	1300
100 CC Diesel	1670	1560	1410	1090	840
100 CD Turbo Diesel	1970	1770	1590	1240	950
200 Turbo	3390	3060	2710	2340	1900
200 Turbo Aut.	3650	3290	2960	—	—
200 CD	—	—	2110	1640	1230
200 Quattro	3660	3250	2710	2300	1860
200 V8	5850	5270	—	—	—
Coupe GT	2110	1790	1520	1220	930
Coupe Quattro	2760	2480	2120	1700	1290

BMW

MODELO	90	89	88	87	86
316/316 i	1440	1350	1220	1060	990
316 i 4p	1530	1440	1350	1180	1030
318 i	1620	1530	1400	1200	1060
318 i 4p	1710	1620	1490	1280	1160
318 i S	1900	—	—	—	—
320 i	1890	1760	1620	1450	1280
320 i 4p	1990	1850	1710	1540	1370
324 D	1760	1620	1540	1420	—
324 TD	2100	1890	1710	—	—
325 i	2400	2230	2060	1890	1760
325 i 4p	2480	2310	2140	1970	1840
325i X	2790	2570	2440	2310	—

MODELO	90	89	88	87	86
M-3	4690	4330	3970	3610	—
520 i	—	—	—	1150	980
520 i (nuevo)	2610	2350	2170	—	—
525 i	—	—	—	1440	1270
525 i (nuevo)	3350	2970	2760	—	—
528 i	—	—	—	1620	1440
M 535i	—	—	—	2480	2120
535 i (nuevo)	4200	3840	3610	—	—
524 TD	—	—	—	1580	1400
524 TD (nuevo)	3180	2850	2570	—	—
728 i	—	—	—	—	1580
730 i	4150	3700	3320	2970	—
735 i	—	—	—	—	2310
735 i (nuevo)	5140	4780	4330	3970	—
745 i	—	—	—	—	2430
750 i	6990	6320	5860	—	—
628 CS i	—	—	—	—	1710
635 CS i	4500	3990	3600	3260	2790
M 635	6650	5890	5410	4750	4080

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	650	580	490	—
AX TRE 5 p	800	680	580	—	—
AX 14 TRS	820	700	630	540	—
AX 14 TRS 5 p	860	740	630	—	—
AX 14 T2S	880	750	680	580	—
AX 14 T2S 5 p	920	790	670	—	—
AX GT	960	820	740	630	—
AX GT 5 p	980	830	—	—	—
AX 14 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 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 XI	—	—	—	—	290
GSA X3	—	—	—	—	230
BX	—	—	—	720	610
BX 14 E, RE, Leader T	960	810	740	630	450
BX 14 TRE y TGE	1030	870	790	670	570
BX 16 RS	—	—	—	—	500
BX 16 TS	1060	900	—	—	—
BX 16 TGS	1140	970	—	—	—
BX 16 TRS y Athena	1270	1070	980	830	590
BX 19 TGS	1210	1030	—	—	—
BX 19 TRS y Athena	1330	1120	1020	870	740
BX 19 GTI	1440	1220	1110	940	—
BX 19 GTI 16 V	1920	1620	1380	—	—
BX 19 TRS Break	1490	1260	1140	970	820
BX D	1220	1040	930	720	530
BX 19 D y RD	1300	1110	1000	770	560
BX 19 TRD	1370	1170	1060	800	580
BX 19 TRD Turbo	1590	1350	1140	—	—
BX 19 RD Break	1460	1240	1120	860	730
CX 22 TRS	1300	1100	920	700	510
CX 25 GTI	—	—	—	1190	910
CX 25 GTI Turbo 2	2400	2040	1840	1450	920
CX Prestige Turbo	2740	2340	2100	1710	1370
CX 25 D y RD	1640	1390	1170	870	630
CX TRD Turbo	2070	1750	1580	1190	800
CX TRD Familiar	2120	1810	1620	1280	760
XM 2.0 i Luxe	2090	—	—	—	—
XM 2.0 i Grand Luxe	2560	—	—	—	—
XM V6 i	3180	—	—	—	—

MODELO	90	89	88	87	86
XM Diesel Luxe	2190	—	—	—	—
XM Turbo D Grand Luxe	2770	—	—	—	—

FERRARI

MODELO	90	89	88	87	86
308 GTS	—	—	—	4200	3100
400 GT	—	—	—	6700	5900
Mondial 8	—	—	—	6200	5500
Mondial Cabrio	9850	8400	7500	6750	—
Mondial T	9100	7700	7000	5900	5000
412	13800	11500	10350	—	—
Testarossa	16900	14000	12800	10700	9300

FIAT

MODELO	90	89	88	87	86
Panda 1000 S Fire	630	—	—	—	—
Panda Sisey 4x4	850	—	—	—	—
Uno 45 Sting 3p	—	—	—	590	500
Uno Brio 45 3p	—	—	—	580	490
Uno 45 Fire 3p	700	600	570	520	440
Uno 45 Fire S 3p	780	670	600	510	430
Uno 45 Fire S 5p	820	700	630	530	450
Uno 60 S 3p	830	710	640	540	460
Uno 60 S 5p	870	—	—	—	—
Uno 70 SL 5p	980	840	760	640	540
Uno 70 SX 3p	950	820	730	620	—
Uno 70 SX 5p	990	850	770	—	—
Uno Turbo ie	1150	990	890	750	640
Uno Turbo ie ASKD	1260	1080	920	—	—
Uno DS 5p	930	790	710	550	470
Tipo 1.400	1080	920	790	—	—
Tipo 1.400 DGT	1160	1010	850	—	—
Tipo 1.600 DGT	1250	1080	920	—	—
Tipo 16V					

MODELO	90	89	88	87	86
Fiesta S1.1 y 1.3	—	—	—	—	320
Fiesta Ghia 1.1 y 1.3	—	—	—	—	350
Fiesta Sport 1.4	—	—	560	480	410
Fiesta Ghia 1.4	—	—	570	490	420
Fiesta LD y Balear 1.6 D	—	—	—	—	310
Fiesta Super Hit 1.6 D	—	—	—	—	400 340
Fiesta Trip D 1.6	—	—	520	440	—
Fiesta Ghia 1.6 D	—	—	550	470	350
Fiesta XR2	—	—	840	700	630 540
Fiesta C 3p	750	650	—	—	—
Fiesta C 1.1 3p	800	690	—	—	—
Fiesta C 5p	810	690	—	—	—
Fiesta C 1.1 5p	850	730	—	—	—
Fiesta CL 1.1 Cat.	990	850	—	—	—
Fiesta CLX 1.4 3p	840	720	—	—	—
Fiesta CLX 1.4 5p	890	760	—	—	—
Fiesta S 1.6 3p	960	830	—	—	—
Fiesta Ghia 1.4 5p	940	800	—	—	—
Fiesta XR2 i	1160	1000	—	—	—
Fiesta C 1.8 D 3p	880	760	—	—	—
Fiesta CL 1.8 D 3p	890	760	—	—	—
Fiesta CL 1.8 D 5p	930	800	—	—	—
Escort L 1.1	—	—	—	—	350
Escort Laser CL y GL 1.1	—	—	—	—	410
Escort L 1.3	—	—	—	—	370
Escort CL y GL 1.3	—	—	690	600	440
Escort Ghia 1.3	—	—	—	—	470
Escort CL y GL 1.4	—	—	720	640	510
Escort Xtra 1.4	—	—	—	—	640 510
Escort Ghia 1.6	1000	900	810	730	550
Escort Ghia 1.6 i	1050	950	870	780	—
Escort GT y Mark	900	810	730	—	—
Escort Ghia 1.6 Cat.	1100	940	—	—	—
Escort XR3 i	1240	1060	950	800	570
Escort RS Turbo	1460	1250	1120	950	760
CLD GLD y Xtra 1.6 D	—	—	640	510	370
Escort Mark 1.6 D	900	810	730	—	—
Escort Ghia 1.6 D	1000	900	810	730	—
Escort GTD 1.6	930	840	—	—	—
Escort Country 1.6 D	1000	900	810	—	—
Escort Country 1.8 D	1030	930	—	—	—
Escort Cabrio Ghia 1.6	1540	1320	1180	990	790
Escort Cabrio XR3 i	1750	1500	1350	1150	850
Onion GT y Millionair 1.6	1050	900	800	—	—
Onion Ghia 1.6	1050	950	870	780	600
Onion Ghia 1.6 i	1150	1000	910	800	—
Onion Ghia 1.6 Cat.	1200	1020	—	—	—
Onion CLD y GLD 1.6	—	—	700	680	550
Onion Ghia 1.6 D	1050	950	870	780	600
Sierra CL y GL 1.8 4p	—	—	930	800	—
Sierra GL 1.8 5p	—	—	980	850	—
Sierra Laser 2.0	—	—	—	—	620
Sierra CL y GT 2.0 4p	1260	1070	980	850	—
Sierra GL 2.0 4p	—	—	1040	900	—
Sierra GL 2.0 i 4p	1440	1220	1080	940	—

MODELO	90	89	88	87	86
Sierra Ghia 2.0 y 2.0 i 4p	1750	1350	1200	1050	800
Sierra CL 2.0 Catalizad.	1500	1270	—	—	—
Sierra CL 2.0 5p	1320	1110	1020	940	840
Sierra GL y GT 2.0 5p	1340	1130	1000	900	—
Sierra GL 2.0 i 5p	1490	1260	1120	990	—
Sierra Ghia 2.0 i 5p	1800	1400	1250	1050	—
Sierra Sport 2.0 i 3p	1490	1260	1120	990	—
Sierra Sport 2.0 i 5p	1530	1300	1190	1030	—
Sierra XR4 y Ghia 4x4 2.8 i	—	—	1500	1270	—
Sierra XR4 4x4 2.9 i	2410	2050	1740	—	—
Sierra Cosworth 2.0 i	2810	2390	2140	1820	—
Sierra Laser Diesel	—	—	—	—	570
Sierra CLD 4p	1390	1180	1030	800	—
Sierra GLD 4p	1550	1320	1120	870	—
Sierra CLD 5p	1450	1220	1060	—	—
Sierra GLD 5p	1580	1360	1150	900	600
Sierra Fam. CL y GL 2.0	—	—	1050	900	600
Sierra Fam. GL 2.0 i	1610	1360	1240	1050	—
Sierra Fam. Ghia 2.0 i	—	—	—	—	770
Scorpio CL 2.0 i	1700	1440	1220	—	—
Scorpio GL 2.0 i	1810	1620	1470	1250	940
Scorpio GL 2.4 i	2000	1700	1540	1310	—
Scorpio GL 4x4 2.8 i	—	—	—	—	1420
Scorpio GL 4x4 2.9 i	2760	2340	1910	1620	—
Scorpio Ghia 2.0 i	2220	1880	1710	1450	—
Scorpio Ghia 2.4 i	2390	2020	1840	1570	—
Scorpio Ghia 2.8 i	—	—	—	—	1500 1210
Scorpio Ghia 2.9 i	2610	2210	2000	1700	—
Scorpio Ghia 4x4 2.9 i	3190	2700	2450	2080	—
Scorpio CL Turbo D	1910	1630	—	—	—
Scorpio GL Turbo D	2100	1780	—	—	—
Scorpio Ghia Turbo D	2530	2140	—	—	—
Scorpio Ghia 2.9 Cat	2690	2290	—	—	—

LANCIA

MODELO	90	89	88	87	86
A 112 Junior TC	—	—	—	—	260
A 112 LX	—	—	—	—	300
A 112 Abarth	—	—	—	—	340
Y 10 Fila	650	550	470	—	—
Y 10 Fire LX IE	750	630	570	480	390
Y 10 Turbo	860	730	660	570	480
Y 10 1300	870	740	—	—	—
Y 10 1600	970	820	750	640	—
Delta 1300	1120	950	850	740	630
Delta 1600 IE	1250	1060	960	800	680
Delta HF Turbo IE	—	—	—	—	1580 1350 1150
Delta 4X4	—	—	—	—	—
Delta Integrale	2550	2170	—	—	—
Delta Integrale 16 V	2750	2340	—	—	—
Prisma 1.5 LX	1090	930	790	—	—

MODELO	90	89	88	87	86
Prisma 1600 IE	—	—	950	800	680
Prisma Symbol	1200	1020	930	790	—
Prisma TD	1260	1070	970	820	—
Thema 2.0 IE	1950	1730	1540	1300	1110
Thema IE Turbo	2120	1900	1710	1460	1260
Thema 6V	—	—	1760	1500	1210
Thema Turbo IE SW	2820	2530	2280	1940	—
Thema 2.0 IE 16 V	2180	1960	1670	—	—
Thema Turbo IE 16 V	2600	2340	1990	—	—
Thema 8.32	5100	4330	3700	—	—
Thema TD	1950	1750	1570	1340	1140
Thema TD Nuevo	2345	2090	—	—	—
Thema Turbo DS SW	2720	2450	2200	—	—
Debra 1.600 ie	1460	—	—	—	—
Debra 1.800 ie	1640	—	—	—	—
Debra 2.0 ie	1880	—	—	—	—
Debra Turbo Diesel	1660	—	—	—	—

MERCEDES BENZ

MODELO	90	89	88	87	86
190 D	2500	2170	1900	1670	1500
190 D 2.5	2940	2550	2240	1960	—
190 D 2.5 T	3300	2860	—	—	—
200 D	3220	2970	2450	2150	1930
250 D	3520	3050	2680	2350	2110
300 D	4300	3730	3270	2870	2580
300 TD	5100	4420	3870	3400	3060
190 E 1.8	2200	—	—	—	—
190 E 2.0	2890	2510	2200	1930	1730
190 E 2.3	3090	2670	2350	2060	1850
190 E 2.3 16V	—	—	4000	3500	3100
190 E 2.6	3580	3100	2720	2390	2150
190 E 2.5 16V	5260	4560	—	—	—
200	3000	2600	2280	2000	1800
230 E	3510	3040	2660	2340	2100
230 CE	4480	3880	3400	2980	—
230 TE	3960	3430	3010	2640	2370
260 E	4090	3560	3110	2730	2460
300 E	4420	3830	3360	2950	2650
300 E 4 Matic	5590	4840	4250	3720	3350
300 CE	5290	4580	4020	3520	—
300 TE	4870	4220	3700	3240	2920
260 SE	3960	3390	2830	2550	2260
300 SE	4250	3640	3030	2730	2430
300 SEL	4570	3910	3270	2930	2610
420 SE	5160	4420	3680	3310	2950
420 SEL	5530	4730	3940	3550	3160
500 SE	5570	4780	3980	3580	3190

MODELO	90	89	88	87	86
500 SEL	6100	5230	4360	3920	3490
560 SEL	8590	7370	6140	5530	4910
300 SL	6500	6200	5800	5080	4320
420 SL	—	—	6400	5500	4680
420 SEC	6890	5910	4920	4440	3940
500 SL	—	—	7050	6080	4600
500 SEC	7310	6260	5220	4700	4180
560 SE	8230	7050	—	—	—
560 SEC	9520	8160	—	—	—

OPEL

MODELO	90	89	88	87	86
Corsa City 1.0 3p	670	570	510	430	340
Corsa Swing 1.0 3p	720	620	560	480	—
Corsa Base, Luxus LS 1.0 3p	—	—	—	—	310
Corsa Swing 1.2 3p	790	670	610	520	—
Corsa B-Luxus LS 1.2 3p	—	—	—	—	350
Corsa Swing 1.2 4p	850	720	650	550	—
Corsa Swing 1.2 5p	820	700	630	540	—
Corsa GL 1.2 3p	840	720	650	550	—
Corsa GL 1.2 4p	890	760	690	590	—
Corsa GL 1.2 5p	870	740	670	570	—
Corsa B-Luxus LS 1.3 3p	—	—	—	—	390
Corsa GL 1.3 3p	870	750	670	570	—
Corsa GL 1.3 4p	920	790	710	600	—
Corsa GL 1.3 5p	900	770	690	590	—
Corsa SR y GT 1.3	880	760	680	570	430
Corsa Swing 1.5 D 3p	820	700	640	490	—
Corsa Swing 1.5 TD 3p	900	770	660	—	—
Corsa Swing 1.5 D 4p	880	750	680	530	—
Corsa Swing 1.5 TD 4p	960	810	690	—	—
Corsa Swing 1.5 D 5p	860	730	660	510	—
Corsa Swing 1.5 TD 5p	930	790	670	—	—
Corsa GSI 1.6 SE	1070	920	780	—	—
Kadett Top 1.6 3p	—	—	830	—	—
Kadett 1.6 GT 3p	1170	1010	—	—	—
Kadett 1.8 GSI 3p	—	—	—	—	650
Kadett 1.8 GT 3p	1240	1060	—	—	—
Kadett 2.0 GSI 3p	1460	1250	1130	1000	—
Kadett 2.0 GSI 16V 3p	1720	1470	1320	1180	—
Kadett LS 1.3 S 4p	970	820	740	630	500
Kadett City 1.3 S 5p	910	770	—	—	—
Kadett LS 1.6 S4p y 5p	1120	960	860	770	600
Kadett GL 1.6 S 4p	1190	1020	920	820	660
Kadett GL 1.6 S 5p	1170	1000	900	800	650
Kadett GT 1.8 i 4p	1320	1130	1020	910	740
Kadett GSI 2.0 i 5p	1520	1300	1170	1040	840
Kadett LS 1.5 TD 4p	1210	1020	920	710	—
Kadett LS 1.7 D 4p	1090	920	—	—	—

PEUGEOT

MODELO	90	89	88	87	86
205 Junior 3p	690	650	—	—	—
205 XL	710	630	580	490	380

MODELO	90	89	88	87	86
Kadett LS 1.5 TD 5p	1200	1010</			

MODELO 90 89 88 87 86

Table with columns for model and years 90-86, listing various car models and their prices.

ROVER

MODELO 90 89 88 87 86

Table listing Rover car models and their prices for years 90-86.

SEAT

MODELO 90 89 88 87 86

Table listing SEAT car models and their prices for years 90-86.

MODELO 90 89 88 87 86

Table listing various car models and their prices for years 90-86.

TALBOT

MODELO 90 89 88 87 86

Table listing Talbot car models and their prices for years 90-86.

VOLKSWAGEN

MODELO 90 89 88 87 86

Table listing Volkswagen car models and their prices for years 90-86.

MODELO 90 89 88 87 86

Table listing various car models and their prices for years 90-86.

VOLVO

MODELO 90 89 88 87 86

Table listing Volvo car models and their prices for years 90-86.

OTRAS MARCAS

MODELO 90 89 88 87 86

Table listing car models under 'OTRAS MARCAS' for years 90-86.

INNOCENTI

Table listing Innocenti car models and prices.

JAGUAR

Table listing Jaguar car models and prices.

LADA

Table listing Lada car models and prices.

LOTUS

Table listing Lotus car models and prices.

MASERATI

Table listing Maserati car models and prices.

MAZDA

Table listing Mazda car models and prices.

MITSHUBISHI

Table listing Mitsubishi car models and prices.

MORGAN

Table listing Morgan car models and prices.

NISSAN

Table listing Nissan car models and prices.

SAAB

Table listing Saab car models and prices.

TOYOTA

Table listing Toyota car models and prices.

CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todos los precios, marcas y modelos



UNA OCASION DE AMIGO.

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

BMW K 100 RT

GRIS M-IT BUEN PRECIO NUEVA Tlf: 7670528

ALFA GTV 2.000, muy equipado, aire acondicionado, muy cuidado, 550.000 ptas. Tels. (91) 255 86 21/22. MERCEDES 190 E 2.3, 1988, original español, muchos extras, impecable, garantía oficial 12 meses. Teléfonos (91) 255 86 21/22. PORSCHE Carrera 3.2, 1987, original español, todos extras, impecable. Teléfonos (91) 255 86 21/22. KARTS competición nuevos y usados, Masalles. Tel. (93) 692 18 24. PEUGEOT 205 GTi 1.9, MHN, extras, único dueño, 700.000 ptas. Tel. (91) 339 75 61. BMW M3, 200 CV, negro diamante, 1987, pocos kilómetros, full equippe, precio asombroso, garantía oficial. Tels. (91) 255 86 21/22. VOLKSWAGEN Golf cabriolet, último modelo, 1989, blanco, perfecto, garantizado. Tels. (91) 255 86 21/22.

BMW M3, 200 CV, negro diamante, 1987, pocos kilómetros, full equippe, precio asombroso, garantía oficial. Tels. (91) 255 86 21/22. VOLKSWAGEN Golf cabriolet, último modelo, 1989, blanco, perfecto, garantizado. Tels. (91) 255 86 21/22.

VAROSA motors

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



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

VOLKSWAGEN Golf Cabrio, 1984, extras, 850.000 ptas. Tels. (91) 255 86 21/22. MERCEDES 350 SLC V8, buena conservación, sólo 1.500.000 ptas. Teléfonos (91) 255 86 21/22. VOLKSWAGEN Escarabajo, varios modelos, varios precios. Tels. (91) 255 86 21/22. FERRARI Mondial, 1989, 15.000 kms., como nuevo. Teléfonos (91) 255 86 21/22. TOYOTA Celica 2.0i, 16V, impecable, garantía 12 meses, buen precio. Teléfonos (91) 255 86 21/22. MERCEDES 190 2.5, 16V, 1989, nuevo, 204 CV, garantizado. Tels. (91) 255 86 21/22. BMW 735i, 1981, estrenado en España, primera mano, excelente estado, 1.400.000 ptas. Tels. (91) 255 86 21/22. BMW 316, aire acondicionado, 1981, original español, buen estado, 650.000 ptas. Tels. (91) 255 86 21/22. PARTICULAR Opel Kadett GSi 2.0, impecable, 30.000 kms., alarma, equipo hifi, etc., por traslado convenir. Tels. (91) 534 72 54. TECNIPAUTO S.L. terreno 3 y 5 puertas disponibles. Tels. (948) 26 27 62 Pamplona. (972) 30 15 30 Gerona. nuevos a estrenar. PARTICULAR Lancia Integral 16V, blanco, techo eléctrico, año 90, 16.000 kms., 2.700.000 ptas. Teléfono (91) 262 85 84. Noches 441 06 79. CITROËN AX, color blanco, 19.000 kms., B-LB. Tel. (91) 268 13 24, horas oficina. ALPINE V6 Renault, 1986, precio a ofrecer. Tels. (977) 23 07 01. M-3 año 89, todos los extras, techo, radio, ABS, alerón, ruedas, teléfono, llantas, ruedas, aire impecable, 30.000 kms., particular. Teléfono (91) 467 53 63. Ana. (91) 650 36 71 noches.

MITSUBISHI TOYOTA HONDA MAZDA

TOYOTA CELICA ENTREGA INMEDIATA



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

PRECIOS COCHES USADOS

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
Ford Fiesta XR2i, 2 meses, 4.000 km., 91 1.300.000
Nissan Patrol 6C TD, top line, A.A., 90 2.600.000
Renault 21 Turbo DX, A.A., D.A., etc., 90 1.950.000
Opel Senator 3.0i CD, full equip, 88 2.450.000
Opel Vectra GT, A.A., D.A., etc., 89 1.800.000
Jeep Cherokee Laredo, 0 km, a matricular 3.300.000

Abrimos sábados tarde y domingos mañana

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

CAMBIO piso Benalmádena-Costa, por uno o dos coches Mercedes, BMW, Audi, nuevos modelos. Tels. (953) 26 60 37, noches.

MERCEDES 190 Evolucion, full equip, 30.000 kms, perfecto estado. Tel. (945) 13 44 34.

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

COMPRO motor e inyección, Suzuki Swift 1.3, 16V, en buen estado. Tel. (972) 30 15 30. Horas oficina, preguntar Jordi.

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

ESCARABAJOS desca-potables y cerrados desde 450.000 ptas., Miguel. Teléfonos (924) 23 76 21/23 71 95.

VENDO o cambio Renault Fuego, R-20, R-5 TX, Sierra 2.0i S, CX familiar diesel y turbodiesel BX, todo equipo.

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

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

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

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.

MUSTANG descapotable, 1986, 30.000 km., el genuino americano, ¡distingase!, 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.



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 «precioso», 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

New Mode

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

BMW - MERCEDES - AUDI

TAPIZADOS EN CUERO

BMW 735i, siniestrado, full equip, cuero, todos extras, Miguel. Tels. (924) 23 76 21/23 71 95.

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

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, B-HK, primera mano, poco usado, 500.000 ptas. Teléfono (93) 784 06 40.

TREMA OSNUR, S.A.

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

VEHICULOS COMO NUEVOS PROCEDENTES DE CAMBIO

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

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

AMPLIO STOCK

¡GARANTIA SI!

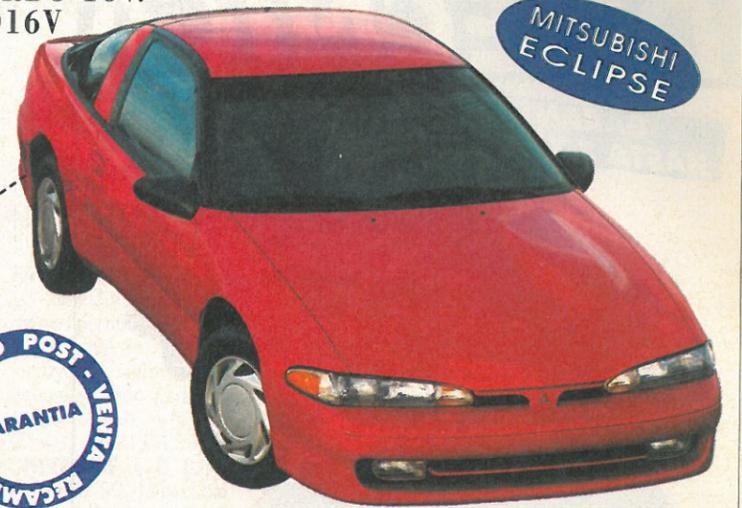


- ECLIPSE 190 C.V. MOTOR TURBO 16V.
- ECLIPSE 195 C.V. 2.0 TURBO 16V TRACCION A LAS 4 RUEDAS.
- 3000 VR4 300 C.V. TRACCION A LAS 4 RUEDAS.
- TOYOTA CELICA

ENTREGA INMEDIATA

IMPORT-DIR S.A.

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



C.A.N.S.A.



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

NAUTICA
• Ofertas todas marcas.
• Suzuki, ventas y servicio.
• Remolques: IMPA, Satélite (todo tipo de embarcaciones y motos agua).
• Ofertas especiales: neumáticas, regalo seguro.

«FINANCIACION 12 MESES SIN INTERESES»

C/ AZCONA, 62. PARKING INTERIOR

MADRID

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

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.

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.

VOLVO A. VALLE DE ORO

CONCESIONARIO OFICIAL PARA LA ZONA SUR

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

EN VEHICULOS DE OCASION
GARANTIA 12 MESES VOLVO

su Volvo financiado desde 41.829 ptas. mensuales

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

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

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

¡ANUNCIARSE HOY!

Enviar a

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 39
Madrid-28037

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

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

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

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos _____

Domicilio _____

Teléfono _____

Firma _____



DITECNICA

**GARANTIA
HASTA 3 Y 7 AÑOS**



PONTIAC TRANS SPORT



CHRYSLER VOYAGER



JEEP WRANGLER



JEEP CHEROKEE ABS 190 C.V.

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

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

UNICA OPORTUNIDAD
Liquidación Concesionario

PEUGEOT 405 MI 16 val.
160 CV, sin matricular, total
garantía fábrica, opciones:
ABR, aire acondicionado,
pintura metalizada, eleva-
das eléctricos, radio, etc.
Precio cualquier concesionario
3.924.000 Pts.

AQUI sólo
3.275.000 Pts.
y 60 meses de crédito

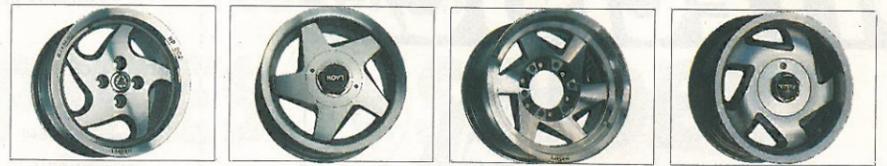
Llame al Tel: (952) 82 08 23
Fax: (952) 86 01 92
OTRAS ofertas en autos japoneses
y Todo Terreno. Consúltenos

AUTOMOBILH Ast.
MBM Steindamm, 51,
2000, Hamburgo 1. Tel.
49-40-24 13 46. Fax
280 31 30. Comercializa-
mos: Mercedes (incluida
nueva serie SE/L), BMW,
Porsche, exposición conti-
nua de 50 coches con se-
guro avería, ofrecemos
servicio de importación
listos a matricular en Es-
paña. Deposite su con-
fianza en especialistas
con experiencia, importa-
do desde Alemania.
¡BENEFICIESE! Nueva
bajada de aranceles, co-
nozca los trámites para
importar toda clase de ve-
hículos y motocicletas,
incluimos precios, consejos,
direcciones, etc. Por sólo
2.800 ptas. Import-Auto-
moción. Apartado 375,
30500 Molina de Segura
(Murcia). Tel. (968)
64 11 59. Fax (968)
64 11 78. Seriedad abso-
luta.
PORSCHE 911 Turbo
3.3. Tel. (911) 43 78 13.
SAAB 900 Turbo Cabrio,
gris metalizado, full equip,
impecable. Tel. (91)
742 94 23.
BMW 535 i, serie nueva,
año 1988, Full Equip, ma-
triculación nacional.
3.300.000 ptas. Tels.
(96) 370 15 12 /
383 23 18.
MERCEDES 190 E, su-
perdeportivo, suspensión
sport, llantas anchas, te-
cho, etc., 1.650.000. Az-
cona, 62. Tel. (91)
255 86 22.

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 ofi-
cial BMW vende BMW
635 CSI, nuevo, a estre-
nar, 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 es-
tado, 3.500.000 ptas.
Llamar teléfonos (91)
441 16 96/14 16.
MERCEDES 250-S, anti-
guo, conservación exce-
lente, 400.000 ptas. to-
tal. Teléfonos (91)
255 86 21/22.
CAMBIO vendo Alfa 75
Americo Turbo, pocos
km., 1 año, precio a con-
venir. Tel. (918)
22 98 50.
PORSCHE 944 Targa,
muchos extras, motor
nuevo con factura, perfec-
to, buen precio. Tels. (91)
255 86 21/22.
BMW M3, 1987, absolu-
tamente todos extras, ga-
rantizado 12 meses,
3.200.000 ptas. Tels.
(91) 255 86 21/22.
PORSCHE 911 Carrera,
todos los extras, 1987,
58.000 km., original es-
pañol, garantía total. Tels.
(91) 255 86 21/22.
ALFA 75 Turbo America,
exclusivo, muy nuevo, pre-
cio excepcional. Tels. (91)
255 86 21/22.
PORSCHE 944 Turbo,
gris metalizado, climatiza-
dor, asientos eléctricos y
calefactados, tapicería de
cuero, llantas (BBS), per-
fecto estado, 3.400.000
ptas.
SE VENDE BMW Z1, co-
lor 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.

LAHORE

LINEA DE ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES LAOR



ALEACION EN CONJUNTO

SUBARU Coupé Turbo
4WD, dos años, nuevo.
2.000.000 ptas., garan-
tía oficial 1 año. Tels. (91)
255 86 21/22.
BMW M3, 1987, absolu-
tamente todos extras, ga-
rantizado 12 meses,
3.200.000 ptas. Teléfo-
nos (91) 255 86 21/22.
WOLKSWAGEN Escara-
bajo 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 ex-
tras, muy buen precio. Tel.
(91) 730 20 26. Noches.
BUGGY motor 1.200,
azul metalizado, muchos
extras, ruedas 235/60,
modelo Gunny Alpine,
ocasión 1.200.000. Se
admite cambio vehículo
Cabrio. Tel. (91)
798 28 01.
BMW M-3. Oferta navi-
dad: 3.200.000, todo
equipo, 12 meses garan-
tía. Azcona, 62.
255 86 21.
COCHE Japonés Subaru
4WD Coupe Turbo Inyec-
ción, sólo 30.000 kilóme-
tros, oferta navidad.
1.850.000 ptas. Azcona,
62.
GOLF Cabriolet, llantas,
muy bonito. 850.000.
CAN, S.A. Azcona, 62.
PARTICULAR Porsche
Carrera 3.2 1987, extras,
55.000 km. Perfecto es-
tado. 5.000.000. Mañan-
as 394 54 75. Noches
519 05 21.
PATROL GR 2.8 TD, cor-
to 3 puertas, Tecnipauto
S.L. Pamplona (948)
26 27 62. Gerona (972)
30 15 30, disponibles.
Nuevos a estrenar.
OCASION cuidadísimo
Alfa Romeo GTV 2000.
Aire acondicionado, llan-
tas. M-EF. 550.000 ptas.
Garantía. Azcona, 62.

MERCEDES 280 Sel.
Chasis 116, año 1980,
full equipo piel. 945.000.
Tel. 577 30 10.
CAMBIO vendo Alfa 75
Americo Turbo, pocos km,
1 año, precio a convenir.
Tel. (918) 22 98 50.
SUBARU 1.8 16V. Pre-
mio de concurso TV. Me
entregarán en diciembre
con garantía de fábrica.
Vendo 2.400.000 ptas.
Tel. 268 16 31 y
416 98 02.
MUSTANG descapotable
1986, 30.000 km. El ge-
nuino americano ¡Distín-
gase! Impecable, 5 litros,
capota automática.
2.900.000 ptas (93)
750 77 16.
LINCOLN-MERCURY
lujo americano 8-10 pla-
zas (familiar). Todo equipo
perfecto estado,
124.000 km. No para tí-
midos. 1.300.000 ptas.
(93) 750 77 16.
TECNIPAUTO S.L. Terre-
no 3 y 5 puertas, disponi-
bles Tel. (948) 26 27 62,
Pamplona. (972)
30 15 30, Gerona. Nue-
vos a estrenar.
SE VENDE BMW 745 I
automático 252 CV. Ma-
trícula O-AS. Modelo eje-
cutivo, full equip.
2.000.000 ptas. Tel.
(952) 62 16 12.
VENDO Mercedes clási-
co, modelo 180-D. Total-
mente nuevo. Tel. (967)
22 61 62.
GOLF Rally 660, 200 CV.
Sincro 32.000 km. Alar-
ma, año 90, llantas radio
ABS, preinstalación teléfo-
no. 2.700.000 ptas. Tel.
(93) 454 94 98 tardes.
PARTICULAR vendo
BMW 320 I A.A. techo,
1.600.000. Tel. (93)
865 33 34. B-GT.
CAMBIO-VENDO Alfa
75 Americo Turbo, pocos
kilómetros, un año, precio
a convenir. Tel. (918)
22 98 50.

EMIGRANTE que trabaja
en Alemania se ofrece
para importar su coche di-
rectamente de Alemania
incluyendo trámites de
documentación. Para más
información teléfono
07-49209 81 46 39.
CHEROKEE LTD (Limi-
ted), año 90, impecable,
3.600.000 ptas.

MERCEDES 500 SEL,
color verde, techo, clima-
tizador, llantas, cuero,
temporizador de calefac-
ción, etc., perfecto,
2.400.000 ptas.
BMW 735i, todos extras,
1981, único propietario,
super cuidado,
1.400.000 ptas. Tels.
(91) 255 86 21/22.

MERCEDES 190 E 2.5
16V, 1989, 204 CV., per-
fecto, garantía oficial 12
meses. Tels. (91)
255 86 21/22.
VOLVO 480 ES, negro,
1989, aire, radiocasete,
perfecto estado, particu-
lar, 1.800.000 ptas. Tel.
(91) 733 76 62. Horas
oficina, Srta. Ana.

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.

**EMPRESA
RECOMENDADA**

ESTA SEMANA

Marca y modelo	Año	Color	Km.	Precio	Marca y modelo	Año	Color	Km.	Precio
Citroën AX Stilo	89	Blanco	23.000	765.000	V. Golf 1.6 Turbo D. 4p. A.A.	88	Blanco	35.000	1.575.000
Ford Fiesta 1.4 CLX	89	Blanco	14.000	890.000	V. Golf GTI 16V	89	Rojo	24.000	1.575.000
Ford Fiesta 1.1 Pacha 5p.	91	Negro	9.000	890.000	Renault 19 TXI, F.E.	91	Blanco	7.000	1.625.000
Citroën AX 14 TRD 5p.	89	Negro	21.000	1.025.000	V. Passat 1.8 Cl. A.A.	88	Blanco	31.000	1.650.000
Alfa Romeo 33 Red	90	Rojo	15.000	1.050.000	Peugeot 405 GRD Turbo	90	Blanco	23.000	1.775.000
Opel Corsa 1.4 S	91	Rojo	10.000	1.075.000	Audi 100 CD, F.E.	88	Azul/met.	28.000	1.825.000
Peugeot 205 GTI	87	Gris	57.000	1.075.000	F. Sierra 2.0i S. A.A., DA, LL	89	Blanco	30.000	1.825.000
Peugeot 205 Winner	91	Gris	11.000	1.080.000	Peugeot 405 1.7 GRD T. Fam.	90	Champán	26.000	1.850.000
Opel Kadett 1.6 S. A.A.	89	Blanco	23.000	1.125.000	Lancia Dedra 1.6 IE, A.A.	91	Burdeos	16.000	1.875.000
Peugeot 205 SRD, A.A., DA	88	Gris	42.000	1.150.000	Opel Kadett GSI Cabrio, DA.	90	Burdeos	13.000	1.950.000
Opel Corsa 1.6 GSi	91	Rojo	11.000	1.175.000	V. Golf GTI Cabrio DA.	91	Blanco	13.000	2.125.000
Peugeot 205 GTX	91	Gris	10.000	1.175.000	Opel Vectra 2.0i CD, F.E.	91	Burdeos	12.000	2.175.000
Ford Orion 1.8 D. Ghia	89	Blanco	26.000	1.190.000	Lancia Thema IE, Climat.	91	Verde	15.000	2.250.000
Ford Escort 1.8 D.	90	Blanco	21.000	1.220.000	Renault 21 Turbo, ABS, F.E.	89	Gris	26.000	2.250.000
Citroën AX GT, A.A., 2p.	91	Negro	10.000	1.225.000	Renault 21 TXI, ABS, F.E.	91	Gris	11.000	2.250.000
Alfa Romeo 75 2.0 TS, A.A.	87	Rojo	39.000	1.225.000	Rover 820 Si, F.E., 16V, 5p.	90	Verde	16.000	2.250.000
V. Golf Sprinter	89	Rojo	23.000	1.325.000	Renault 25 GTD Turbo, A.A.	90	Gris	26.000	2.350.000
Citroën BX 16 TS, A.A.	91	Gris	16.000	1.390.000	F. Sierra Cosworth, F.E.	89	Gris	30.000	2.350.000
Renault 19 TSE Chamade, A.A.	89	Gris/met.	18.000	1.475.000	F. Scorpio 2.9 Ghia	88	Gris	43.000	2.350.000
Alfa Romeo 75 1.8, A.A.	90	Gris	27.000	1.475.000	Renault 25 V6, F.E.	89	Azul/met.	23.000	2.450.000
V. Golf GTI, A.A.	88	Blanco	39.000	1.490.000	Range Rover TD, A.A.	88	Granate	38.000	2.650.000
Opel Kadett GSi, A.A.	89	Blanco	38.000	1.575.000	Fiat Croma IE Turbo, F.E.	4 m.	Granate	2.000	2.850.000
Peugeot 405 SRI, A.A.	88	Gris	42.000	1.575.000	Alfa Romeo 164 3.0 V6	90	Gris	18.000	2.900.000
Ford Orion 1.6 I (Mod.)	91	Gris	7.000	1.575.000	BMW 520i, F.E., 24V.	90	Burdeos	19.000	3.450.000

DITECNICA



CADILLAC SEVILLE STS

**GARANTIA
HASTA 3 Y 7 AÑOS**



CHRYSLER LE BARON CABRIO



DAYTONA



CORVETTE ZR-1 COUPE

EXPOSICION Y VENTA:
C/ Velázquez, 146
Tfnos.: 564 55 56
Tmos.: 364 33 30

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



CONCESIONARIO OFICIAL Vehículos procedentes de cambio

BMW 730i, Climatizador	año 87	2.900.000.-
BMW 745i	año 84	1.300.000.-
Porsche 911 SC, aire	año 81	2.750.000.-
Maserati Biturbo	año 88	3.200.000.-
Volkswagen Golf G60	año 91	2.350.000.-

C/ CLAUDIO COELLO, 17 - 28001 MADRID TEL.: 431 15 15 FAX: 575 57 71

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.

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.

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

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

MERCEDES 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.

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, MKH, elevalunas, cierre, techo corredizo, anti-nieblas, siempre garaje. 1.500.000 ptas. Año 89. Tel. 858 26 56.

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

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.

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



IMPORTADOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA
Turisport Pérez Galdós 40, 08012 BARCELONA (93) 237 83 24

cadena

SPIKES SPIDER

Sólo **30 segundos** para vencer el invierno



1 Juego completo SPIKES-SPIDER, que contiene: 2 cadenas SPIKES-SPIDER 2 centros completos 1 juego elementos de fijación
2 Nuevo Fix-clip de máxima seguridad y sencilla colocación.
3 Una vez colocados los centros ya tiene Ud. el coche listo para montar sus SPIKES-SPIDER en 30 segundos. ¡Buen viaje!

¡AHORA CON CENTRO UNIVERSAL!

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

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.

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

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

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.

VENDO OPEL RECORD 2.0 E
AUTORRADIO A.A., COLOR PLATA.
BUEN ESTADO.
TEL: 8 91 29 34

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.

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.

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

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

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

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

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

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

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.

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

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

LUCHA CONTRA EL TIEMPO

Aramis, una de las más prestigiosas marcas de cosméticos para el hombre, acaba de lanzar un nuevo producto denominado Anti-Aging, en su fórmula se ha empleado la más avanzada tecnología para lograr una total protección contra el paso del tiempo y las huellas que deja en forma de arrugas, y sobre todo contra el cada vez más deteriorado medio ambiente.



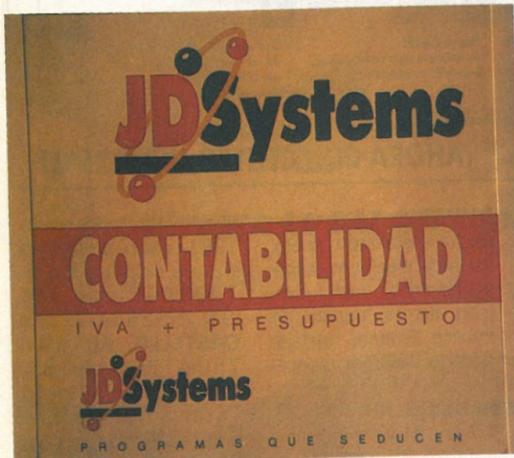
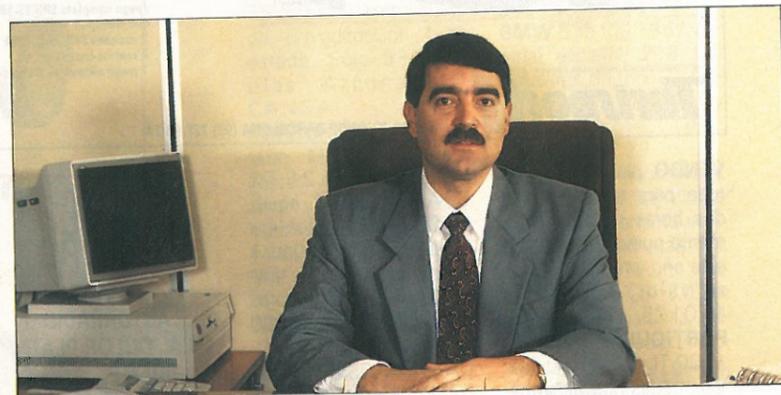
Cambios en GME

DESDE el último mes de octubre, General Motors España ha dado un paso más en su política de atención al cliente unificando los departamentos de Recambios y Servicio, creando el Departamento de Postventa. Este departamento cuenta con un nuevo director, Robert C. Triulzi, graduado en Marketing e Idiomas por la Universidad de Carolina del Norte. El nuevo director se incorporó a General Motors Corporation en 1977 en Detroit (Michigan) y ha desempeñado cargos de responsabilidad en las filiales de El Caribe, Arabia Saudí, Emiratos Árabes y Alemania, para finalmente recalar como director de Postventa en General Motors España.

Relevo en DAF

A partir del próximo mes de mayo, Cor Baan será el Presidente de DAF N.V., fabricante anglo-holandés de vehículos industriales, en sustitución de Aart Van der Padt, que se retirará des-

pués de permanecer en dicho puesto durante los últimos diez años. Baan uno de los más directos colaboradores del actual presidente, Van der Padt, tiene 53 años y se incorporó a DAF en 1982, ocupando el puesto de Director General de la División Internacional.



Software español

LA compañía española de software de gestión J.D. System ha presentado, recientemente, un nuevo programa capaz de imprimir el formato exacto de los Balances Oficiales del Nuevo Plan General Contable, lo que se consigue gracias a sus cuatro programas integrados JDS: Contabilidad, Nóminas, Facturación y Word, que trabajan con una hoja de cálculo y un procesador de textos propios. Todo está pensado especialmente para solucionar la gestión de cualquier empresa sin conoci-

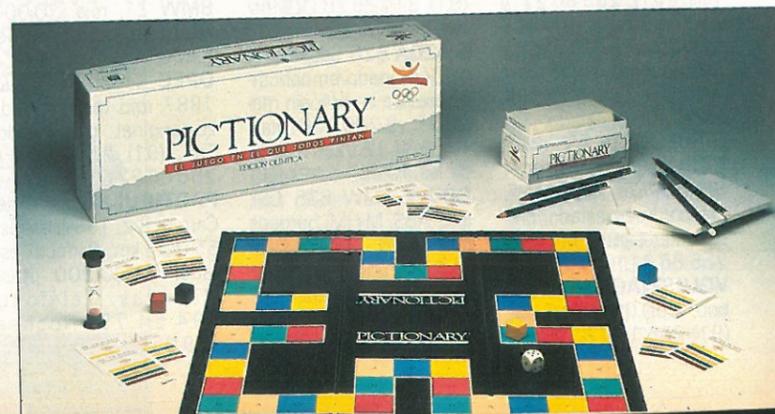
mientos previos de informática, tanto en entornos de red como monousuario y con garantía total.

Nuevos lubricantes

DADO el incremento progresivo de fabricantes de automóviles que están sustituyendo parte de las piezas de metal por otras de plástico, goma o caucho; La firma de lubricantes Krafft, acaba de presentar en el mercado la primera gama completa de lubricantes para plásticos, denominada Plastislips, una eficaz solución para una demanda del mercado creciente.

PICTIONARY OLIMPICO

Como no podía ser de otra manera en un año en el que las Olimpiadas se celebrarán en Barcelona, la firma Diset S.A., distribuidora en España de este conocido juego, pone ahora en circulación una nueva versión con temas deportivos, redactados por un conocido periodista especializado.



PRECIO ANTERIOR 409.000 PTAS.
NUEVO PRECIO 380.000 PTAS.



NX 125

IRRESISTIBLES.



CRM 125

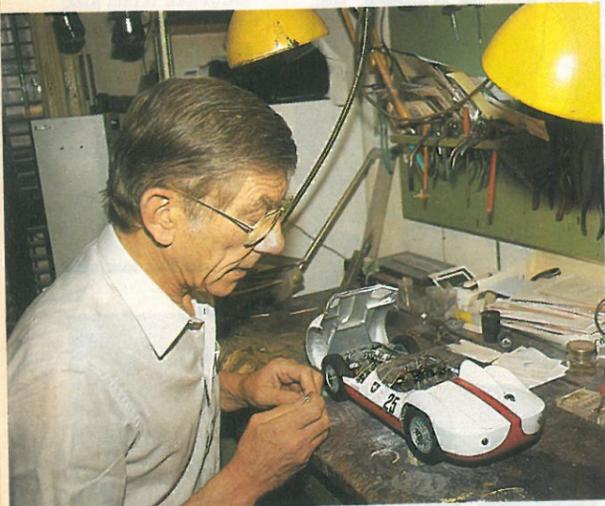
PRECIO ANTERIOR 480.000 PTAS.
NUEVO PRECIO 420.000 PTAS.

Motos irresistibles a precios irresistibles.

ACUSTI & PARTNERS



La última criatura de Manel Olivé, uno de los mejores miniaturistas mundiales, ya se encuentra en manos de su propietario, el armador y coleccionista estadounidense Peter Livanos. Se trata de un Maserati Birdcage de 1959 que en 1960 ganó el Campeonato de Estados Unidos y que actualmente se encuentra en los garajes de Livanos. El chasis de este coche era una auténtica filigrana de tubos. La miniatura no le va a la zaga.

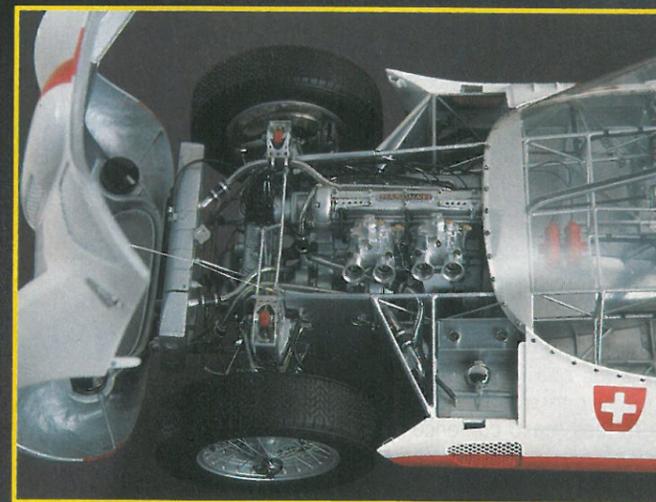


UNA JOYA
El taller de Manel Olivé recuerda la mesa de un joyero, por eso no es extraño que de ahí salgan auténticas joyas.

EL Maserati Birdcage es sin duda uno de los modelos más emblemáticos de la historia del automovilismo. Ello se debe principalmente a su chasis multitubular en cuyo diseño se llevaron hasta las últimas consecuencias las posibilidades que ofrecía la técnica estructural, con el empleo de tubos. En este caso estos trabajan únicamente a tracción o compresión, sin flexionar, merced a un detallado estudio de la descomposición de las fuerzas que sobre ellos se aplican. En realidad hay dos centenares de tubos de 10, 12 y 15 milímetros de diámetro con lo que esta obra de la ingeniería italiana, firmada por Giulio Alfieri, no pesaba más que 30 kilogramos. Un motor de cuatro cilindros colocado en posición delantera con 250 caballos completa la descripción básica del Maserati Tipo 61 conocido por «Birdcage» (jaula de pajarero), en clara referencia a su entramado tubular. Fue un coche que tuvo especial éxito en los Estados Unidos donde lo pilotaron hombres del renombre de Stirling Moss o Dan Gurney.

MASERATI BIRDCAGE DE MANEL OLIVÉ

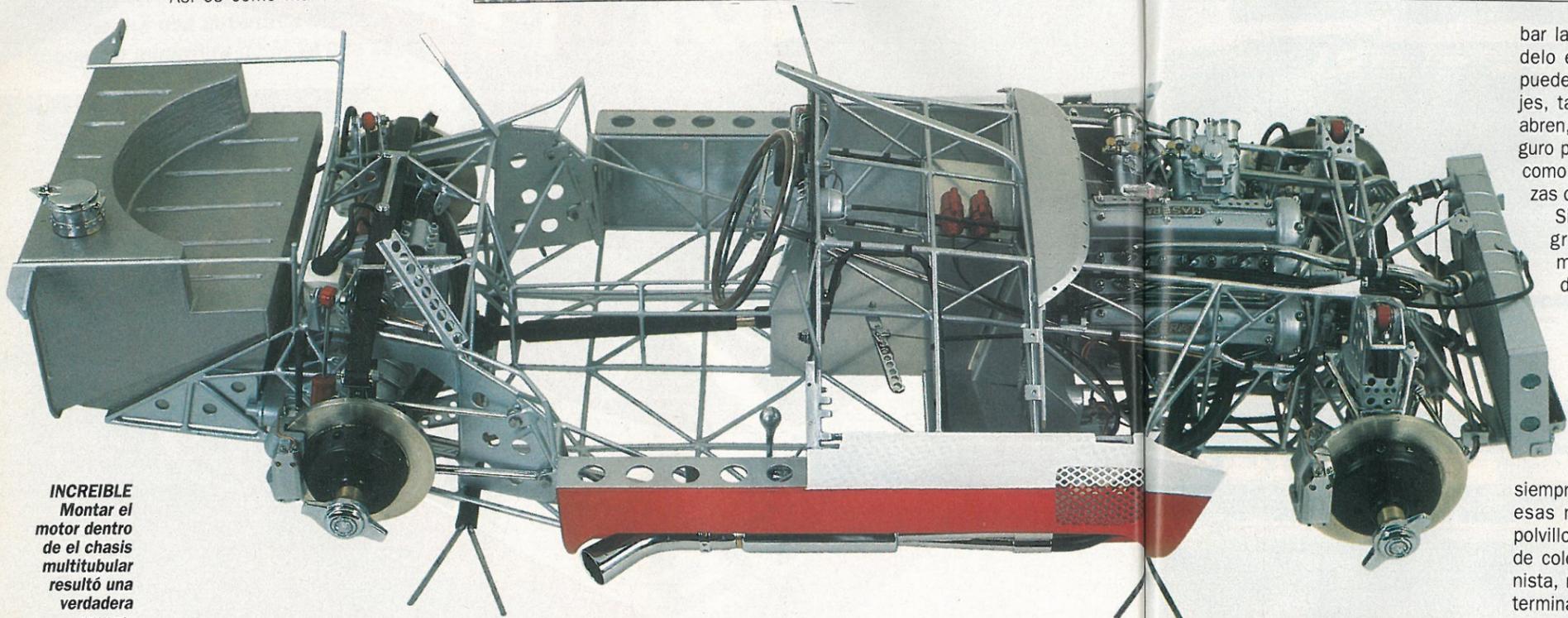
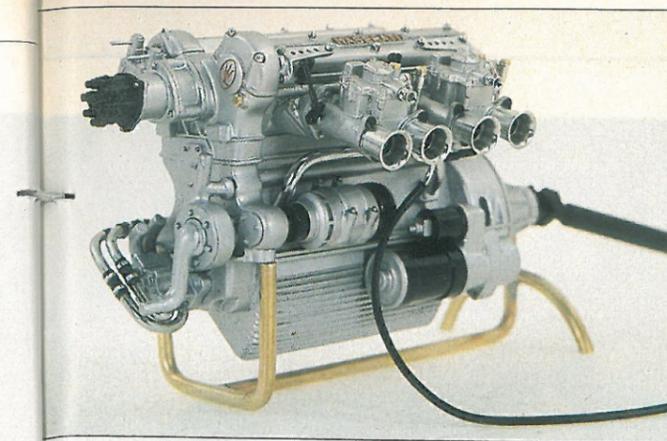
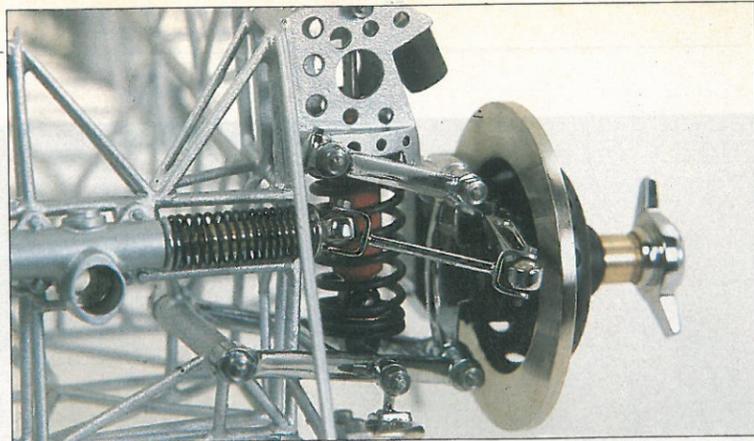
LA ÚLTIMA FILIGRANA



LA BELLEZA DE UNA JAULA
El prodigioso entramado multitubular encerraba un potente tetracilíndrico perfectamente reproducido por Manel Olivé.

DETALLES
La suspensión y los frenos de disco están reproducidos con total perfección.

Uno de los clientes de la Maserati se llamaba Mike Garber, era el propietario del chasis 2455, y en la temporada de 1960 lo puso en manos de Gus Andrey. Con él Andrey logró para Garber el Campeonato de la Clase D frente al acoso de Roger Penske y su Porsche. Desde entonces hasta que ha llegado a las manos de Peter Livanos, el automóvil ha conservado toda su originalidad. Así es como Manuel Olivé lo vió



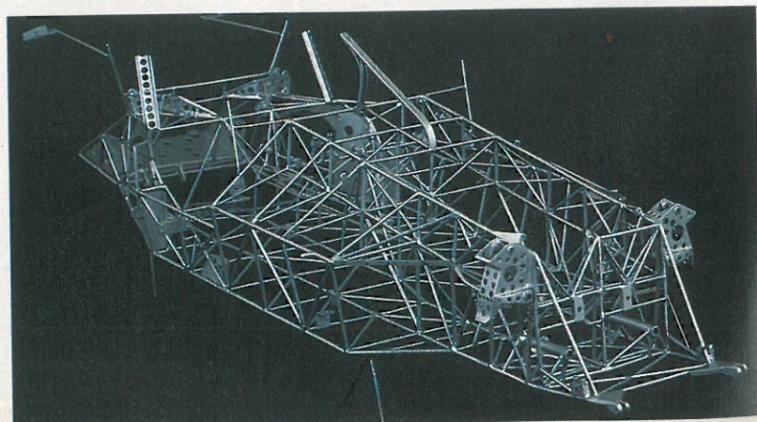
INCREDIBLE
Montar el motor dentro de el chasis multitubular resultó una verdadera proeza.

por primera vez. «Peter lo acababa de comprar y al mostrarme el coche me dio un libro monográfico sobre el modelo. En él aparecía una fotografía del chasis desnudo. «No sé cómo lo harás» me dijo, a lo que yo le respondí: «Ni yo tampoco, pero alguna solución encontraremos». Efectivamente, Olivé ha tenido que ingeniárselas para llevar a cabo el trabajo sin plano alguno, guiándose sólo por las cotas que él toma en el modelo y de las decenas de fotos que realiza.

hasta que todo cuadrase». Es como un enorme puzzle comenzado por varios puntos hasta converger en la solución final. Una obra larga y difícil pero que Manel Olivé ha superado con el éxito que puede verse. Una dificultad añadida ha sido la de colocar el motor dentro del en-

tramado tubular. «Como los dedos no me cabían he tenido que ir metiendo el motor por partes, primero los bajos y fijarlos, luego la parte intermedia y fijarla, y luego el resto».

Para nuestros lectores, que ya conocen la perfección del trabajo del barcelonés Olivé, es superfluo ala-



bar la exquisita realización del modelo en todos sus detalles, como pueden ser el motor, ruedas, relojes, tapones de carburante que se abren, palanca de cambios con seguro para la marcha atrás que oficia como tal, y todo un etcétera de piezas que rozan la perfección.

Si el chasis ha sido una de las grandes dificultades, la que más problemas le ha planteado ha sido la pintura. «Es que esa franja roja sobre blanco es una dificultad enorme por que el rojo se pinta tapando el blanco, pero cuando se saca la protección hay que lijar el resalte antes de barnizarlo todo. Aunque se emplee una lija muy fina siempre se nota algo en el blanco y esas mínimas rayas se llenan de polvillo rojo que al barnizarlo sube de color». Olivé, todo un perfeccionista, no estaba satisfecho una vez terminada la obra. «Me decían que

no se notaba, pero estos son coches que hay que mirar muy de cerca y no se puede tolerar el menor fallo. Aquella noche no me podía dormir. Tuve que volver a empezar y ello supuso una semana más de trabajo, pero por fin el coche quedó como a mí le gustaba». Y es que tal y como sus obras lo atestiguan, para Manel Olivé sólo vale la búsqueda de la perfección: «Trabajo como si el coche fuese para mí, y por ello intento hacerlo lo mejor posible, aunque afortunadamente la perfección no existe, porque el día que llegases a ella significaría que a partir de entonces irías hacia atrás».

Un año a razón de once horas diarias de trabajo han valido la pena. La única tristeza es que la mayoría de mortales, lo más cerca que podrán ver la obra de Manel Olivé es en las fotografías. Por eso es un orgullo para esta revista el mostrárselas.

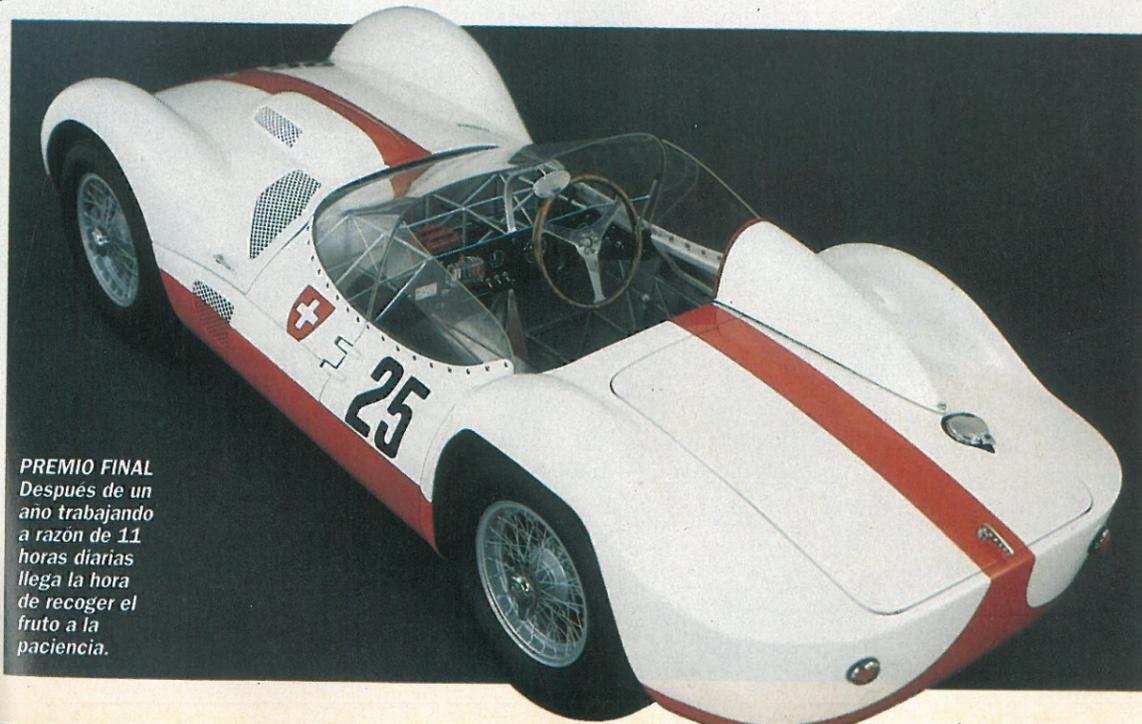
Texto y fotos: José Luis Aznar

TOTAL FIDELIDAD
Cada pieza es realizada como fiel reflejo del original. La miniatura avanza paso a paso hasta su finalización.

LA JAULA DEL PAJARO
El espectacular entramado de tubos de diferentes secciones dio origen al nombre de este coche.

SORTEANDO DIFICULTADES

«El problema es que hay muchos sitios a los que no se puede acceder y hay que trabajar por deducción. En este caso comencé por varios puntos a la vez, y como había unas medidas que no podían fallar tuve que ir obteniendo las otras



PREMIO FINAL
Después de un año trabajando a razón de 11 horas diarias llega la hora de recoger el fruto a la paciencia.



RAID PARIS-EL CABO DURO COMIENZO

PARA comenzar hay que mencionar el nuevo papel de Mitsubishi en esta prueba. La marca nipona, que en anteriores ediciones había obtenido resultados discretos, ha decidido convertirse este año en una firma con opción al triunfo final, para ello los responsables de la marca japonesa no han escatimado los medios y han formado una potente escuadra en la que brillan con luz propia los nombres de Auriol, que ya conoce el triunfo en esta prueba al haber ganado en varias ocasiones este raid, aunque haya sido en la modalidad de motocicletas y el japonés Shinozuka. Pero los nipones no se han conformado con estos nombres y han incluido en su equipo a Bruno Saby, un especialista europeo en el mundo de los rallyes con la intención de conseguir su primera victoria en la prueba africana.

Pero Mitsubishi no es la única marca con intención de ganar el París-El Cabo. La otra firma que tradicionalmente realiza un gran despliegue en el raid es Citroën que ha tomado el relevo de Peugeot. Desgraciadamente la firma gala no está obteniendo buenos resultados en esta edición y, de momento, ha tenido que conformarse con victorias parciales en etapas, aunque todavía es pronto para enjuiciar el papel que hombres como Vatanen o Waldegaard pueden realizar. Quien parece no tener ya opciones de entrar en la lucha por el triunfo final es Ickx, todavía no respuesto del fallecimiento de su copiloto Tarin en el rallye de los Faraones.

Por lo que respecta a los representantes españoles, todo parece indicar que este es el año de Salvador Serviá. El veterano piloto catalán ha realizado unas excelentes primeras etapas y ya ha liderado la clasificación provisional, lo que es todo un éxito, si tenemos en cuenta la diferencia de medios económicos con los equipos de primer nivel. Serviá está realizando una carrera estratégica, preservando la mecánica a la espera de que lleguen las etapas favorables para su Lada. Etapas del estilo a la que unió Sirte con Sabah, en la que el catalán se vio acompañado por las innegables dotes de navegación de su copiloto Jaime Puig.

Pero el resto de españoles también tiene algo que decir en esta

El París - El Cabo poco o nada tiene que ver con el ya legendario raid París-Dakar. La nueva prueba ha supuesto una ruptura con todo lo anterior y no solo en el recorrido, sino que incluso los papeles que tradicionalmente desempeñaban determinadas marcas han sufrido una serie de profundas variaciones en los primeros días de la carrera.

CITROËN A REBUFO
La invencible armada francesa ya no lo es tanto, sin embargo tanto Waldegaard como Vatanen se mantienen a la expectativa.

MITSUBISHI RAID

El líder al trasluz

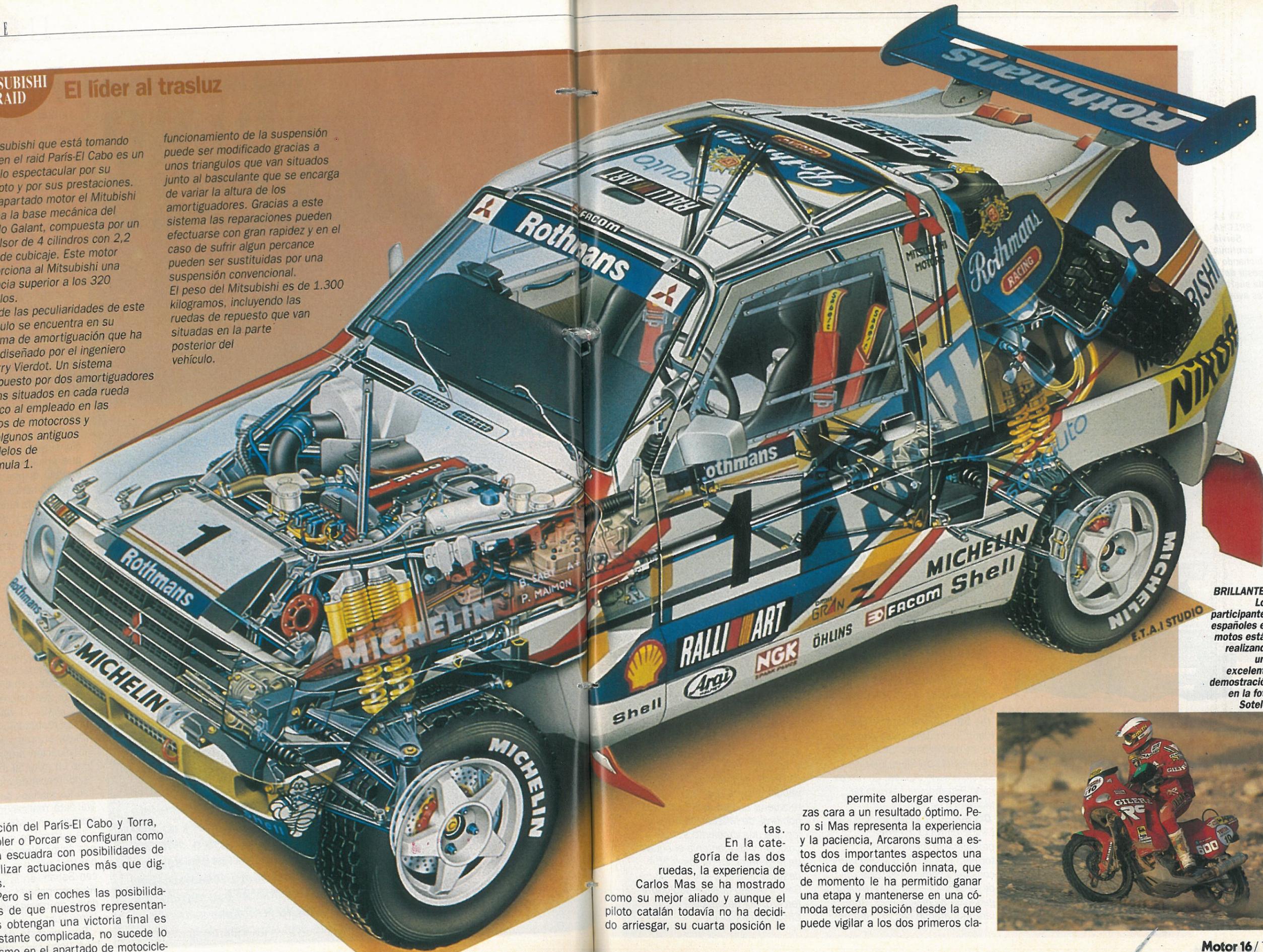
El Mitsubishi que está tomando parte en el raid París-El Cabo es un vehículo espectacular por su concepto y por sus prestaciones. En el apartado motor el Mitsubishi emplea la base mecánica del modelo Galant, compuesta por un propulsor de 4 cilindros con 2,2 litros de cubaje. Este motor proporciona al Mitsubishi una potencia superior a los 320 caballos. Otra de las peculiaridades de este vehículo se encuentra en su sistema de amortiguación que ha sido diseñado por el ingeniero Thierry Vierdot. Un sistema compuesto por dos amortiguadores Ohlins situados en cada rueda idéntico al empleado en las motos de motocross y en algunos antiguos modelos de Fórmula 1. El

funcionamiento de la suspensión puede ser modificado gracias a unos triángulos que van situados junto al basculante que se encarga de variar la altura de los amortiguadores. Gracias a este sistema las reparaciones pueden efectuarse con gran rapidez y en el caso de sufrir algún percance pueden ser sustituidas por una suspensión convencional. El peso del Mitsubishi es de 1.300 kilogramos, incluyendo las ruedas de repuesto que van situadas en la parte posterior del vehículo.

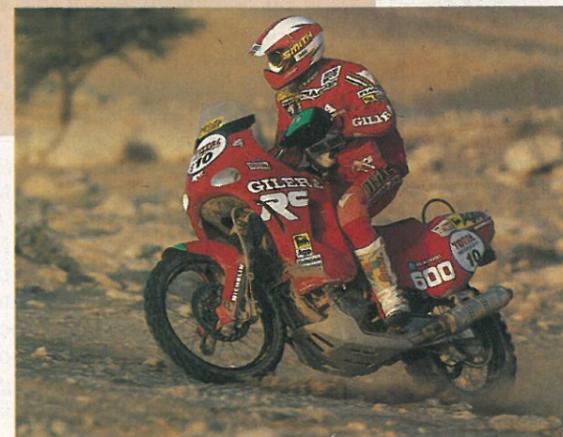
edición del París-El Cabo y Torra, Babler o Porcar se configuran como una escuadra con posibilidades de realizar actuaciones más que dignas. Pero si en coches las posibilidades de que nuestros representantes obtengan una victoria final es bastante complicada, no sucede lo mismo en el apartado de motocic-

tas. En la categoría de las dos ruedas, la experiencia de Carlos Mas se ha mostrado como su mejor aliado y aunque el piloto catalán todavía no ha decidido arriesgar, su cuarta posición le

permite albergar esperanzas cara a un resultado óptimo. Pero si Mas representa la experiencia y la paciencia, Arcarons suma a estos dos importantes aspectos una técnica de conducción innata, que de momento le ha permitido ganar una etapa y mantenerse en una cómoda tercera posición desde la que puede vigilar a los dos primeros cla-



BRILLANTES
Los participantes españoles en motos están realizando una excelente demostración en la foto Sotelo.



LA RUTA

Diario de abordo

Día 26. - Misrath-Sirte. Una etapa que comenzó a dar un adelanto de la dureza que esperaba a los participantes en esta edición. Al término de la jornada, que se desarrolló bajo una intensa lluvia, Auriol se había alzado hasta la primera posición con su Mitsubishi, mientras que la segunda y tercera plaza estaban ocupadas por los pilotos de Citroën, Lartigue y Vatanen. Servía

EN LA BRECHA Servía continúa luchando a pesar de la mala suerte y las averías.



VALIENTE El joven Torra ha demostrado el porque de su presencia al mando de un Nissan Repsol.

descendía hasta la séptima posición, mientras que Torra se colocaba en novena plaza. En motos el liderato de la prueba pasaba a las manos del Peterhansel que ganaba la etapa precediendo a un incisivo Carlos Mas.

27 de diciembre, se disputaba la etapa entre las localidades libias de Sirte y Sabah. Una etapa que se caracterizó por la rapidez de su desarrollo. En esta ocasión la victoria fue para el

piloto de Citroën Waldegaard que se aprovechó de su experiencia para terminar por delante de Saby y del español Salvador Servia que realizó una excelente etapa gracias a las magnificas dotes de navegación de que hizo gala su copiloto Jaime Puig. Esta posición le permitió a Servia alzarse hasta la primera plaza de la general. El resto de los españoles cuajó un digno papel, con Porcar en novena posición y Torra en décima. La nota triste de esta jornada la protagonizaron los franceses Bousier y Bourgeois que fallecieron a escasos metros de la meta al volcar su vehículo. En el apartado de motos la victoria del día fue para De Petri seguido de Picard y del español Sotelo que logró una meritoria posición. Arcarons, acabó sexto y Mas décimoquinto.

Día 28. La jornada que unía las localidades de Sabah y Waw el Kbir con un recorrido de 546 kilómetros cronometrados era una de las más difíciles del raid, ya que no disponía de zonas de enlace ni road-book se convirtió en un verdadero ejercicio de navegación para pilotos y copilotos. La victoria fue para Vatanen, seguido de Auriol y Saby. Servia terminó quinto y perdió el liderato de la prueba. En motos se produjo la primera alegría española, ya que Jordi Arcarons conseguía la victoria y ascendía hasta la segunda plaza de la provisional, mientras que Carlos Mas acababa noveno.

Día 29. Jornada entre Waw el Kbir y Tumu. Una etapa dura con zonas pedregosas. La victoria fue para Auriol con Shinozuka y Servia a continuación. En motos ganó Peterhansel seguido de Morales y De Petri.

Día 30. Etapa entre Tumu y Dirkou en Níger. La gran protagonista fue una gran tormenta de arena que dificultó considerablemente el desarrollo de la jornada. Pero a río revuelto ganancia de pescadores, Auriol lanzó su ataque con excelentes

resultados y se afianzaba en el primer puesto de la clasificación provisional. Para Servia no fue un buen día y pese a que el piloto prefirió realizar una carrera muy conservadora para mantener intacta la mecánica de su Lada perdió una posición en la clasificación general, quedando en quinta plaza.

Día 31. El último día del año sirvió a Salvador Servia para lanzar un nuevo ataque y el trayecto que unía Dirkou con N'Guimi en Níger fue el escenario elegido para desarrollar una perfecta estrategia que tuvo como recompensa la segunda plaza en una etapa ganada por Weber. En el apartado de motocicletas, el triunfo en esta jornada fue para Magnaldi con Picard y Peterhansel a continuación. La actuación más destacable de los españoles corrió a cargo de Carlos Mas que terminó séptimo y recuperaba la cuarta posición de la general, mientras que Arcarons se mantenía en la tercera.

Día 1. La etapa que estaba previsto que se disputase entre N'Guimi y D'Jamena tuvo que ser suspendida por falta de seguridad y los participantes se dirigieron hacia la capital del Chad en caravana.

Día 2. Después del día de suspensión, la mala organización ante la falta de previsión hacia los problemas políticos en el Chad dejó fuera de carrera a varios pilotos privados de motocicletas.

Día 3. Una etapa muy rápida por el bosque y con una pista estrecha. Vatanen logró imponerse pero sin casi recuperar tiempo sobre los hombres de Mitsubishi. Servia lograba una excelente sexta posición y se mantenía el octavo de la general. En motos destacaba la actuación de Carlos Sotelo que lograba entrar tercero, por detrás de Charbonnell y Orioli.

CLASIFICACIONES

Día 22-12-91. Rouen (Prólogo)
COCHES

1. Weber/Hiemer. Mitsubishi, 4'00". 2. Vatanen/Berglund. Citroen ZX, a 1". 3. Saby/Maimon. Mitsubishi, a 2". 4. Servia/Puig. Lada, a 15". 5. Torra/Selga. Nissan, a 26".

MOTOS

1. Charbonnel. Suzuki, 4'05". 2. Kinigadner. Yamaha, m.t. 3. Trolli. Cagiva, a 12". 4. Sotelo. Gilera, a 24". 5. Arcarons. Cagiva, a 24".

Día 23-12-91. Paris-Sete (Enlace)

Día 24-12-91. Seté-Misrath (Barco)

Día 25-12-91. Misrath (Desembarco)

Día 26-12-91. Misrath-Sirte.

COCHES
1. Auriol/Monnet. Mitsubishi, 2h 22' 52". 2. Lartigue/Dest. Citroen ZX, a 2' 05". 3. Vatanen/Berglund. Citroen ZX, a 5' 39". 4. Servia/Puig. Lada, a 10' 10". 5. Torra/Selga. Nissan, a 11' 26".

MOTOS

1. Peterhansel. Yamaha, 2h 23' 03". 2. Mas. Yamaha, a 4' 16". 3. Laporte. Cagiva, a 4' 31". 4. Arcarons. Cagiva, a 14' 20". 5. Sotelo. Gilera, a 16' 17".

Día 27-12-91. Sirte-Sabah.

COCHES
1. Waldegaard/Gallagher. Citroen ZX, 3h 29' 32". 2. Saby/Maimon. Mitsubishi, a 1' 12". 3. Servia/Puig. Lada, a 7' 01". 4. Porcar/Tourin. Nissan Patrol, a 49' 53". 5. Torra/Selga. Nissan Patrol, a 52' 23".

MOTOS

1. De Petri. Yamaha, 4h 12' 40". 2. Picard. Yamaha, a 27' 08". 3. Sotelo. Gilera, a 29' 38". 4. Arcarons. Cagiva, a 35' 15". 5. Mas. Yamaha, a 43' 09".

Día 28-12-91. Sabah-Waw el Kbir

COCHES
1. Vatanen/Berglund. Citroen ZX, 4h 04' 58". 2. Auriol/Monnet. Mitsubishi, a 1' 08". 3. Saby/Maimon. Mitsubishi, a 3' 27". 4. Servia/Puig. Lada, a 18' 45". 5. Porcar/Tourin. Nissan Patrol, a 56' 01".

MOTOS

1. Arcarons. Cagiva, 4h 24' 33". 2. Laporte. Cagiva, a 6' 56". 3. Trolli. Cagiva, a 6' 56". 4. Mas. Yamaha, a 12' 52". 5. Sotelo. Gilera, a 57' 18".

Día 29-12-91. Waw el Kbir-Tumu.

COCHES
1. Auriol/Monnet. Mitsubishi, 1h 51' 11". 2. Vatanen/Berglund. Citroen ZX, a 7' 54". 3. Weber/Hiemer. Mitsubishi, a 9' 16". 4. Servia/Puig. Lada, a 35' 48". 5. Torra/Selga. Nissan Patrol, a 1h 13' 29".

MOTOS

1. Peterhansel. Yamaha, 4h 58' 35". 2. Laporte. Cagiva, a 10". 3. Morales. Cagiva, a 2' 05". 4. Mas. Yamaha, a 4' 31". 5. Arcarons. Cagiva, a 6' 06".

Día 30-12-91. Tumu-Dirkou.

COCHES

1. Auriol/Monnet. Mitsubishi, 2h 56' 25". 2. Weber/Hiemer. Mitsubishi, a 11' 26". 3. Shinozuka/Magne. Mitsubishi, a 25' 16". 4. Servia/Puig. Lada, a 1h 11' 04". 5. Porcar/Tourin. Nissan Patrol, a 1h 48' 19".

MOTOS

1. Orioli. Cagiva, 7h 33' 43". 2. Picard. Yamaha, a 1' 09". 3. Arcarons. Cagiva, a 9' 34". 4. Mas. Yamaha, a 18' 44".

Día 31-12-91. Dirkou-N'Guimi.

COCHES
1. Weber/Hiemer. Mitsubishi, 1h 58' 47". 2. Servia/Puig. Lada, a 1' 29". 3. Auriol/Monnet. Mitsubishi, a 3' 39". 4. Waldegaard/Gallagher. Citroen ZX, a 6' 23". 5. Torra/Selga. Nissan Patrol, a 1h 31' 38".

MOTOS

1. Magnaldi. Yamaha, 6h 32' 16". 2. Picard. Yamaha, a 42". 3. Peterhansel. Yamaha, a 3' 56". 4. Mas. Yamaha, a 11' 17". 5. Arcarons. Cagiva, a 26' 10".

Día 1-1-92. N'Guimi-N'Djamena.

Suspendida

Día 2-1-92. N'Djamena-Sarth.

COCHES
1. Shinozuka/Magne. Mitsubishi, 2h 05' 09". 2. Weber/Hiemer. Mitsubishi, a 1' 19". 3. Auriol/Monnet. Mitsubishi, a 2' 25". 4. Babler/Ortiz. Nissan Patrol, a 1h 16' 39". 5. Torra/Selga. Nissan Patrol, a 1h 34' 01".

MOTOS

1. Laporte. Cagiva, 3h 19' 33". 2. Arcarons. Cagiva, a 03". 3. Cavandoli. Yamaha, a 06". 4. Sotelo. Gilera, a 34". 5. Mas. Yamaha, a 5' 15".

Día 3-1-92. Sarh-Bour

COCHES
1. Vatanen/Berglund. Citroen ZX, 6h 55' 58". 2. Waldegaard/Gallagher. Citroen, a 1' 45". 3. Shinozuka/Magne. Mitsubishi, a 3' 31". 4. Servia/Puig. Lada, a 13' 33". 5. Torra/Selga. Nissan Patrol, a 14' 03".

MOTOS

1. Charbonnell. Suzuki, 1h 13' 27". 2. Orioli. Cagiva, a 15". 3. Sotelo. Gilera, a 57". 4. Arcarons. Cagiva, a 1' 28". 5. Mas. Yamaha, a 2' 31".

GENERAL COCHES

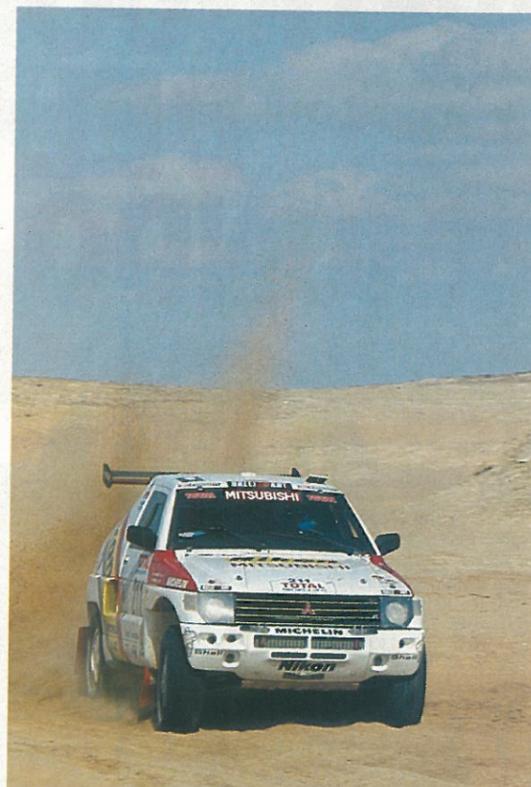
1. Auriol/Monnet. Mitsubishi, 14h 06' 26". 2. Weber/Hiemer. Mitsubishi, a 32' 05". 3. Shinozuka/Magne. Mitsubishi, a 32' 35". 4. Waldegaard/Gallagher. Citroen ZX, a 1h 52' 58". 5. Vatanen/Berglund. Citroen ZX, a 3h 12' 47". 6. Servia/Puig. Lada, a 5h 02' 03". 7. Torra/Selga. Nissan Patrol, a 7h 30' 41". 8. Babler/Ortiz. Nissan Patrol, a 12h 03' 00".

GENERAL MOTOS

1. Peterhansel. Yamaha, 34h 32' 43". 2. Laporte. Cagiva, a 5' 24". 3. Arcarons. Cagiva, a 23' 08". 4. Morales. Cagiva, a 31' 03". 5. Mas. Yamaha, a 31' 44". 6. Sotelo. Gilera, a 3h 48' 09".

sificados, el francés Peterhansel y el norteamericano Laporté.

Cuando escribimos estas líneas todavía queda más de la mitad del raid para conocer a los vencedores definitivos, pero a buen seguro que la carrera se decidirá en las próximas etapas en las que los participantes van a cambiar la inmensidad del desierto por las zonas pantanosas, en las que el agua y el barro se van a convertir en duros enemigos principalmente para los pilotos de motocicletas que serán los que más penalizados se verán por el pe-



INTOCABLES DE MOMENTO La potente escuadra japonesa, favorita.

so de sus máquinas. Un peso al que tendrán que unir el del barro que se vaya acumulando en ellas y que puede obligarles a tomar soluciones curiosas, como la de tener que levantar los guardabarros delanteros para evitar que la acumulación de barro en esta zona bloquee la rueda y provoque la consiguiente caída. Pero esto pertenece al futuro y como tal habrá que esperar a ver que acontece en los próximos días y quién se hace con el honor de ser el primer ganador en el nuevo París-El Cabo. Si es que consiguen terminar el día 16.

G.S.

MONTECARLO EL RALLYE MAS ANTIGUO DEL MUNDO



1
1911-1980
De la Belle Epoque
al profesionalismo

Si hoy los rallyes son populares en nuestro país gracias a los triunfos de Carlos Sainz, no hace mucho tiempo lo único que el gran público conocía acerca de esta especialidad del deporte del automóvil era el rallye de Montecarlo, una prueba que junto a las 24 Horas de Le Mans, el Gran Premio de Mónaco de F-1 y las 500 Millas de Indianápolis constituían siempre el cuarteto de pruebas deportivas más famosas de ese invento del siglo XX conocido como automóvil.

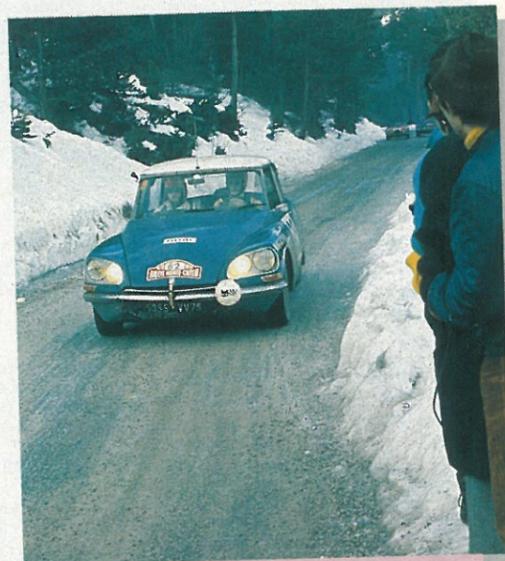
ERAN los años dorados de la «Belle Epoque». El pequeño principado de Mónaco era el punto de reunión por excelencia de sus personajes. Sin embargo, en los meses invernales la costa Azul quedaba vacía. Fue entonces cuando la «Société des Bains de Mer», entidad gestora de la labor promocional y propietaria del Casino de Montecarlo, creó en el invierno de 1911 el primer «Rallye Automobile vers Monte-Carlo», consciente del auge que estaban cobrando por toda Europa las competiciones deportivas con base en el automóvil. Y como por entonces eran las clases pudientes las únicas en poder permitirse el uso y disfrute de un vehículo a motor, lograr que se divirtiesen, tomasen el sol y gastasen su dinero. Con puntos de partida en París, Ginebra, Boulogne, Viena, Bruselas y Berlín, 20 participantes de los veintitrés inscritos se lanzaron camino de la Riviera francesa dispuestos a cumplir con la media de 10 kilómetros por hora establecida, por la que, por ejemplo, los que tomaron la salida en la capital alemana tenían 7 días y dos horas para cubrir los mil setecientos kilómetros hasta Mónaco. El vencedor fue el francés Henri Rougier sobre un Turcat Mery limousine.

Con la I Guerra Mundial el tercer rallye de Montecarlo no se celebró hasta 1924. Su popularidad iba en aumento y en los años treinta el número de inscripciones solía rondar las doscientas. Igualmente los vehículos y su equipamiento era cada vez más sofisticado, pero el resultado final seguía decidiéndose en las pruebas cercanas al Principado. Sólo era necesario tomar la salida desde una ciudad con un itinerario y meteorología benigna para llegar a Mónaco sin penalizaciones.

Sin embargo, poco a poco el reglamento fue cambiando. Los participantes llamados «marathonianos» que elegían puntos de partida lejanos como Atenas, Glasgow o Riga para beneficiarse de los puntos otorgados por su mayor kilometraje, vieron reducidas sus posibilidades con el paso de las ediciones. En 1931 el recorrido

de regularidad dio paso a una prueba de aceleración-frenada en 250 metros y en 1935 se incluye una prueba de arranque en frío. La seriedad y el prestigio de participar en el rallye de Montecarlo tuvo como consecuencia el empeño en la preparación de los vehículos hasta el punto de que apenas era posible relacionar un vehículo con el original, lo que obligó a los organizadores a admitir en 1938 únicamente a automóviles de producción, es decir tal y como eran presentados por sus constructores en los catálogos de la época. Un ingenio que ya había llevado en 1932 a un tal Sr. Stalter a la astucia de recubrir sus neumáticos con pequeñas placas de metal erizadas de clavos!

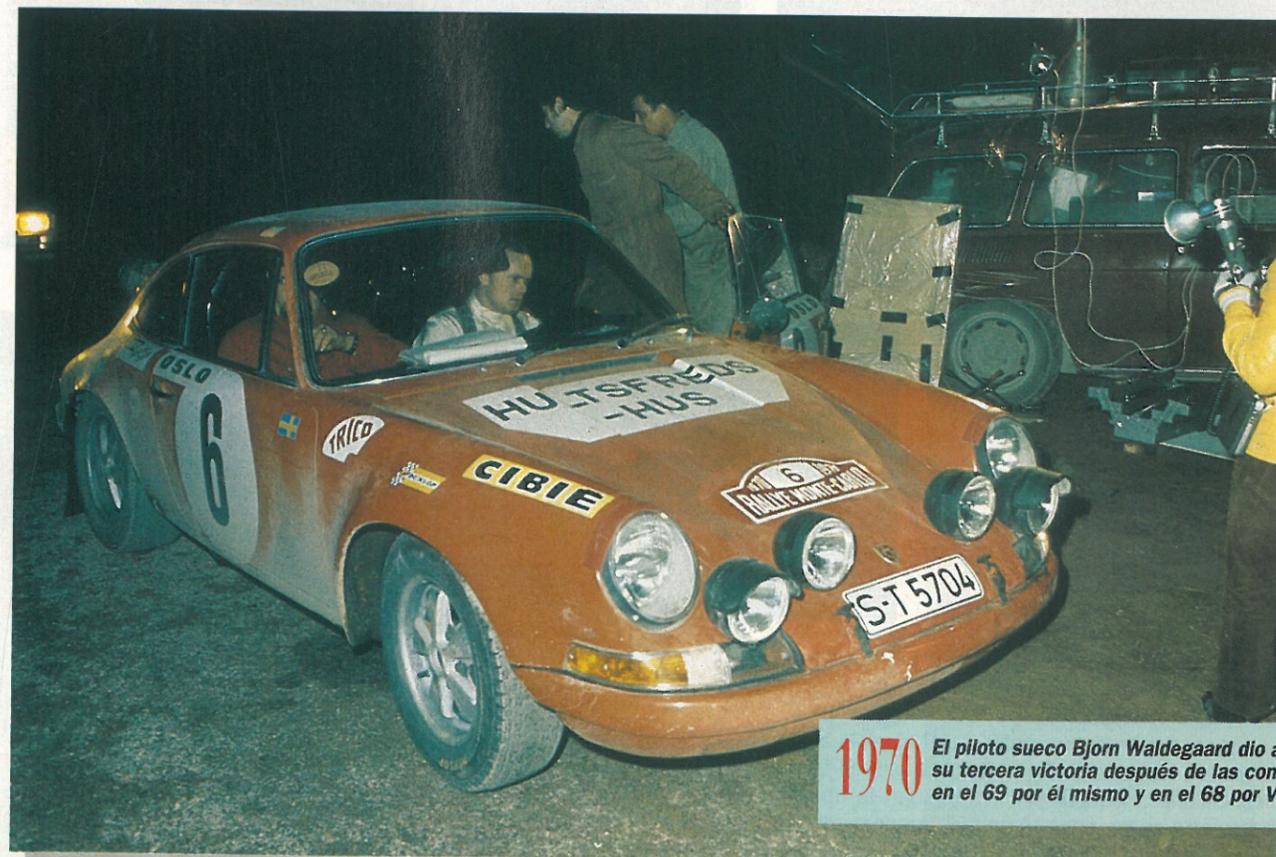
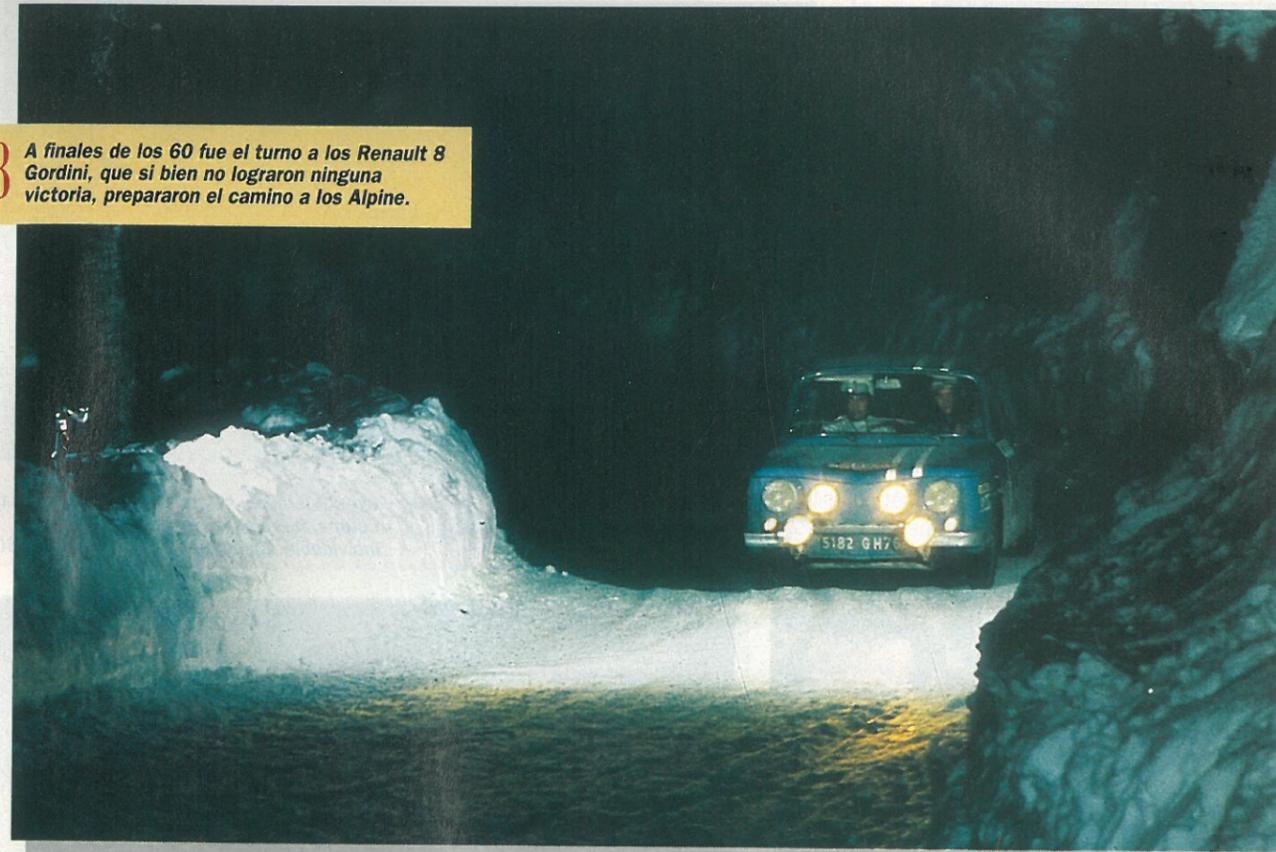
La segunda de las Guerras Mundiales introdujo un paréntesis de diez



1966 Los Citroën «Tiburón» fueron los coches favoritos de muchos pilotos privados y lograron diversas victorias en los años 50 y 60.

años. A pesar de la escasez de la época en gasolina y neumáticos, Anthony Noghs y sus entusiastas seguidores del Automovil Club de Mónaco lograron poner en pie de nuevo el rallye de Montecarlo aun teniendo que renunciar a sus tickets de combustible. En los cincuenta la prueba monegasca despegó definitivamente. En 1951 Jean Trevoux obtenía su cuarta victoria (1934, 1939, 1949 y 1951), algo que con el tiempo sólo igualarían Sandro Munari y Walter Rohrl. Un año más tarde el diario L'Equipe creaba una Challenge para Constructores. En 1953 se alcanzaba el increíble récord de 440 participantes, todavía imbatido. Al año siguiente Louis Chiron con-

1968 A finales de los 60 fue el turno a los Renault 8 Gordini, que si bien no lograron ninguna victoria, prepararon el camino a los Alpine.

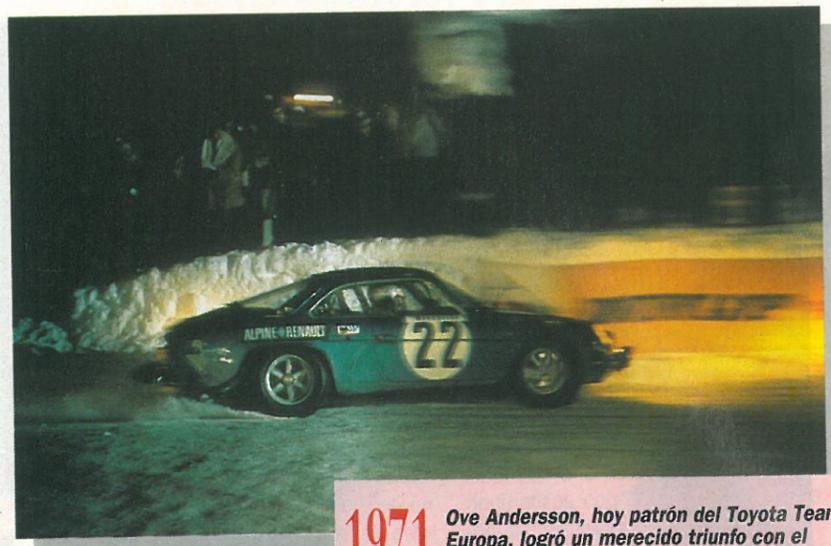


1970 El piloto sueco Bjorn Waldegaard dio a Porsche su tercera victoria después de las conseguidas en el 69 por él mismo y en el 68 por Vic Elford.

ASI LO CUENTA

Sandro Munari

TODAS las carreras, y especialmente las del campeonato del mundo, presentan sus dificultades. El rallye de Montecarlo está entre los más difíciles ya que tiene problemas particulares, el primero de ellos son los neumáticos. No es como correr en Suecia. Allí todo el recorrido está nevado. Eliges un tipo y vas adelante con él. En Montecarlo el hielo, la nieve, el agua y el asfalto seco se pueden mezclar imprevisiblemente. Una semana antes puedes encontrar unas condiciones ambientales completamente opuestas a las de carrera. Te debes fiar entonces de tu equipo de **ovreurs**. Cuanto más experto es, de mayor valor será su estimación del terreno. La llamada por teléfono de la edición de 1976 que me anunció el paso de la lluvia a la nieve fue hecha por Simo Lampinen. La elección de los neumáticos con clavos debe de ser veloz y justa: cien clavos de más o de menos pueden causar minutos de retraso, o reír. Pero el caso más difícil y muy frecuente es el de encontrar diversas condiciones de la carretera en el mismo tramo cronometrado. Se puede partir con seco, encontrar en la cumbre la nieve y reencontrar el asfalto o el agua del otro lado. Entra entonces la capacidad de encontrar el compromiso justo: con clavos en el asfalto es como andar sin ellos en el hielo, el coche puede convertirse en un bobsleigh. Con 1.200 clavos en las ruedas traseras y 800 en las delanteras, con relaciones cortisimas de 140 kilómetros por hora en cuarta, el coche afronta el hielo como si estuviese dotados de cuatro arpones con turbina. En estas condiciones, conducir se convierte en un virtuosismo.



1971 Ove Andersson, hoy patrón del Toyota Team Europa, logró un merecido triunfo con el inolvidable Alpine, ese año con motor 1.600.



1971 Sandro Munari fue un especialista del rallye francés. Los pequeños Fulvia 1.3 y 1.6 siempre pelearon por los primeros puestos.



1972 Este año fue el primer triunfo del tándem Munari - Lancia. La marca italiana ya había ganado en el 54 con Louis Chiron.



1973 Aunque Ford ganó en 1936, el Montecarlo no se le dio muy bien en épocas más recientes. En la foto, Hannu Mikkola con un Escort RS.



1973 Nueva victoria de Alpine, esta vez gracias a la famosa pareja Andruet - 'Biche' y con la versión 1.800 de la berlineta.



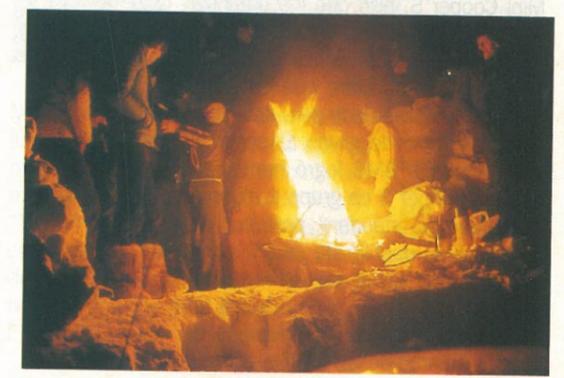
1975 Los Fiat Abarth 124 Spider consiguieron los puestos segundo, tercero y cuarto, con Mikkola, Alen y Bacchelli, tras Munari.



seguía finalmente ser profeta en su tierra con su Lancia Aureliapara verse reclamado y no tener el honor de ser el primer monegasco en ganar el rallye de Montecarlo hasta diez meses después.

A pesar de que los participantes *amateurs* todavía contaban con grandes posibilidades de éxito, el interés de las fábricas era cada vez más evidente. Equipos como Rootes empezaron a hacerse con los servicios de pilotos de primera fila. Renault y Citroën en Francia, Jaguar en Inglaterra y, finalmente, la llegada de Mercedes con un poderoso equipo en 1960, practicando el recorrido de montaña durante un mes, anotando las velocidades medias en términos de tiempos intermedios, que terminaron ocupando las tres primeras posiciones con sus Mercedes Benz 220 SE, acabaron por convencer a los hombres del Automovil Club de Mónaco que algo había que cambiar. Había llegado el profesionalismo al mundo de los rallyes.

En 1961 se introdujeron en el recorrido Charbonieres-Monaco, 5 pruebas especiales cronometradas en ru-



tas cerradas al tráfico. Era el nacimiento de una nueva era en este tipo de competiciones. Aun así, los tiempos de los tramos fueron multiplicados por un «factor de comparación» basado en la cilindrada, ciclo del motor, peso, y categoría (grupo 1, 2 y 3). De esta forma las tres primeras posiciones eran ocupadas por un pesado y poco potente Panhard Tigre en detrimento de un hombre como el sueco Erik Carlsson inscrito con un Saab 95 furgoneta, por su mayor peso o del hombre más rápido sobre las cinco pruebas especiales René Trautmann con su Citroën DS19. Aunque los hándicap de uno u otro tipo permanecieron en el reglamento hasta 1967, pronto probaron ser inefectivos. En 1962 la victoria correspondió a Erik

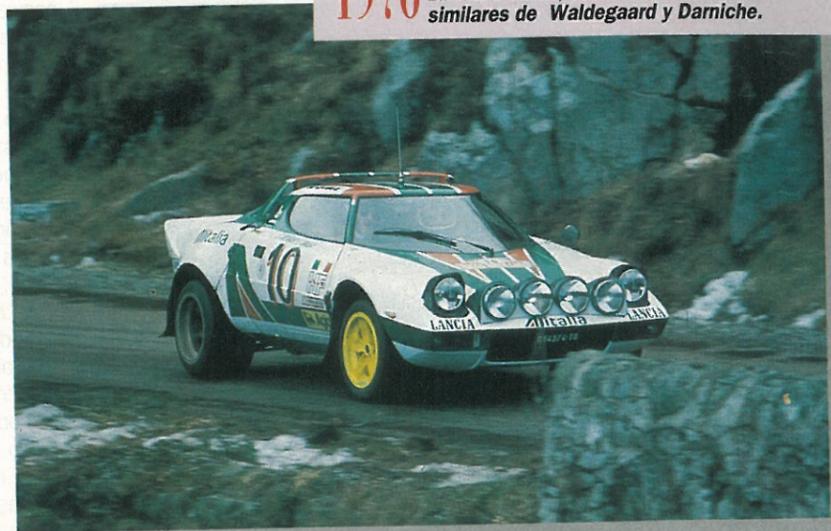
LAS NOCHES DEL TURINI
El célebre «col» reúne miles de aficionados que acuden a presenciar la prueba. El ambiente es incomparable.

Carlsson con su pequeño Saab de dos tiempos frente a los más potentes Mercedes o Sunbeam Rapiers, repitiendo su triunfo un año más tarde gracias a sus neumáticos Hakkapelita de setecientos clavos en medio de un temporal de nieve que afectaba a toda Europa y que hizo abandonar a 34 equipos en el Mount Ventoux. En 1964 Ford USA se presentó dispuesto a repetir lo que había conseguido Mercedes tres años antes inscribiendo siete Falcon oficiales con motor de 4,7 litros y 285 caballos, pero de nuevo el «factor de comparación» jugó en su contra situándole en tercera posición, dando la victoria al Mini Cooper S del inglés Paddy Hopkirk, a pesar de ser 82 segundos más rápido en las pruebas especiales y sólo conquistando la segunda plaza tras una memorable prueba sobre el circuito de Fórmula 1.

La segunda posición del alemán Eugen Bohringer, un restaurador de Stuttgart, con un Porsche 904 GTS, un vehículo de circuito, en 1965, tras el primero de los «Finlandeses Voladores» Timo Makinen al volante de un Mini Cooper S, hizo que los organizadores triplicasen las penalizaciones al año siguiente a los vehículos GT y Especiales. Estaba claro que en 1966 todo estaba preparado para la victoria de un vehículo de grupo 1, según el viejo Anexo J. BMC logró homologar su Mini Cooper S en grupo 1, aunque en su versión *standard*, pero aun así la pequeña «pastilla de jabón» como era conocida siguió siendo competitiva, gracias también al uso de las notas por sus pilotos, y de equipos de reconocimiento de los tramos para saber cual era el neumático más conveniente, hicieron que los Mini de Makinen, Aaltonen y Hopkirk fuesen incluso más rápidos en ocasiones que los más otenes Porsche de grupo 3 y, por supuesto, de los Citroën DS21 cuyo mejor representante era el finlandés Pauli Toivonen en quinta posición.

La prensa francesa empezó a hablar de cambios de vehículos y de que no cumplían con la reglamentación vigente. En las verificaciones los Mini Cooper S fueron literalmente descuartizados, sin encontrar nada ilegal. Sólo encontraron que los faros principales tenían bombillas halógenas de un solo filamento, algo que ya habían descubierto con anterioridad a la prueba. Los cinco primeros vehículos, incluidos los Ford Cortina de Roger

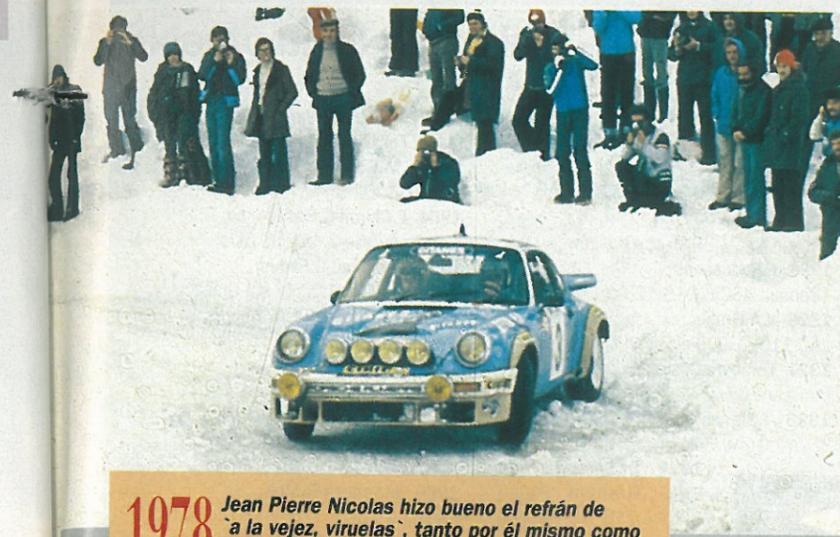
1976 Segunda victoria de Sandro Munari con el Lancia Stratos, delante de los coches similares de Waldegaard y Darniche.



1977 Los Fiat 131 Abarth ocuparon el segundo puesto, por delante de los Seat de Zanini (tercero), Cañellas (cuarto) y Serviã (séptimo).



1977 Sandro Munari «il Drago» demostró una vez más que en sus manos el Stratos era prácticamente imbatible.



1978 Jean Pierre Nicolas hizo bueno el refrán de «a la vejez, viruelas», tanto por él mismo como por el veterano Porsche 911.



1979 Bernard Darniche fue uno de los pocos pilotos que supieron sacar el máximo partido al Stratos, un coche nada fácil de pilotar.



1980 Comienza la «era Rohrl» en la célebre prueba monegasca con una primera victoria sobre el Fiat 131 Abarth.

Clark y Rosemary Smith, fueron descalificados, después de haber realizado Timo Makinen el mejor tiempo en las once pruebas especiales. Pauli Toivonen juró no volver a conducir para la marca francesa y lo cumplió.

La fórmula de favorecer a los vehículos de grupo 1 no duró mucho, aunque en 1967 se limitaron a 16 los neumáticos a utilizar por cada equipo, que había que llevar dentro del coche, ocho en cada una de las dos secciones, lo que evidentemente favorecía a los vehículos más potentes debido a su peso. Igualmente creó algunos problemas a algunos como Simo Lampinen que pinchó uno de ellos en el



Mount Ventoux, continuando sobre la llanta hasta perderlo. Ese año sólo la presencia de nieve en los últimos kilómetros favoreció la victoria de Rauno «Tintín» Aaltonen con su Mini por trece segundos delante del Lancia Fulvia del sueco Ove Andersson, frente al potente Porsche 911 S del inglés Vic Elford.

Las tres siguientes ediciones del rallye de Montecarlo fueron dominadas por Porsche con victorias para Vic Elford en 1968 después de que el líder, Gerard Larrouse se saliese en el Col de Turini con su Alpine Renault 1.300 a causa de la nieve tirada por espectadores inconscientes y para el sueco Bjorn Waldegaard en 1969 y 1970. El poderío alemán era contestado en esos años por los ligeros, ágiles, pero menos potentes Alpine-Renault, cuyos tres pilotos, Ove Andersson y los franceses Jean Luc Therier y Jean Claude Andruet llegaron en 1971 al final de la etapa común separados por cuarenta segundos, siendo la victoria para el piloto sueco. Un año después Sandro Munari obtenía la primera de sus cuatro victorias al volante de su Lancia Fulvia, confirmando sus prestaciones de la edición

PISTA LIBRE
Los espectadores no siempre son suficientemente prudentes y a veces se hace necesaria la presencia de los gendarmes para evitar riesgos.

anterior, siendo penalizados 49 equipos tras la intervención de un control...de radar. 1973 es el año del comienzo del recién nacido Campeonato del Mundo de Rallyes y de la gran nevada en la que 154 participantes quedan bloqueados en el tramo de Burzet. Tras el asalto de Munari y su Fulvia HF, Andruet terminaba logrando la victoria a pesar de un pinchazo en el segundo Turini que le hacía bajar a la tercera posición a 1 minuto y 5 segundos de Andersson para acabar después de cuatro tramos con una ventaja de 26 segundos sobre su compañero de equipo.

La edición de 1974 fue anulada a causa de la crisis energética, dando comienzo en el 75 la era Stratos con victorias de Sandro Munari ese mismo año, en 1976 y en 1977. El potencial del modelo italiano nacido por y para los rallyes y la falta de una oposición cuyo máximo representante era Fiat, primero con los 124 y luego con los 131

Abarth, permitieron que el nombre del piloto italiano y su vehículo acabasen por identificarse con la prueba monegasca. Años en los que el interés a nivel nacional estuvo en la participación del equipo oficial SEAT en 1976 y 1977, en cuya edición Antonio Zanini y Salvador Cañellas fueron tercero y cuarto respectivamente, sumándose al éxito Salvador Serviá, séptimo, al volante de su Seat 124-1800 privado.

En 1978 Porsche vuelve a triunfar de la mano de Jean Pierre Nicolas, a causa de los neumáticos inadecuados que equipaban los Lancia y los Fiat oficiales.

Un año más tarde vuelve a triunfar un Lancia Stratos, privado esta vez, conducido por el mítico Bernard Darniche en un electrizante final con el Ford Escort del incombustible sueco Bjorn Waldegaard, antes de verse detenido por las piedras colocadas por unos gamberros llegando a Montecarlo a sólo seis segundos del piloto francés.

En 1980 la victoria era para el alemán Walter Rohrl con su Fiat 131 Abarth, la primera de sus cuatro victorias antes de que Audi y su vehículo de tracción total hiciesen su aparición revolucionando el mundo de los rallyes. Pero eso es otra historia. ○

Esteban Delgado



EPOCA MINI
Los pequeños coches británicos dominaron con su manejabilidad a modelos mucho más potentes. Ganaron tres veces.

DESDE 1911

Palmarés de la prueba

- 1911 **H.Rougier** (Turcat Mery, 25CV-4.084 cc) París
- 1912 **J.Beutler** (Berliet 15/16CV-2.412 cc) Berlín
- 1924 **Ledure** (Bignan 11CV-1.975 cc) Glasgow
- 1925 **F.Repusseau** (Renault 40CV NM-9.123 cc) Túnez
- 1926 **V.A.Bruce** (AC 11CV-1.990 cc) John O'Groats
- 1927 **Lefebvre-Despeaux** (Amilcar 7CV "G"-1.098 cc) Koenisberg
- 1928 **J.Bignan** (Fiat 509-990 cc) Bucarest
- 1929 **Dr.Sprenger Van Eijk** (Graham Paige 27CV-4.718 cc) Estocolmo
- 1930 **H.Petit** (Licorne H02-904 cc) Jassy
- 1931 **D.Healey** (Invicta Meadows-4.467 cc) Stavanger
- 1932 **M.Vasselle** (Hotchkiss AM2 13CV-2.475 cc) Umea
- G.de Lavalette** (Peugeot 201-1.085 cc) Umea
- 1933 **M.Vasselle** (Hotchkiss AM 80S 20CV-3.485 cc) Tallin
- 1934 **Gas-J.Trevoux** (Hotchkiss 620 -3.485 cc) Atenas
- 1935 **C.Lahaye-R.Quatsous** (Renault Nervasport-5.540 cc)
- 1936 **I.Zamfirescu-P.Cristea** (Ford V8/48 21CV-3.621 cc) Atenas
- 1937 **R.Le Begue-J.Quilin** (Delahaye 135 MS-3.557 cc)
- 1938 **G. Bakker Schut-K.Ton** (Ford V8/78-3.622 cc) Atenas
- 1939 **J.Trevoux-M.Lesurque** (Hotchkiss 20 CV-3.485 cc) Atenas
- J.Paul-M.Contet** (Delahaye 135 M 20CV-3.557 cc)
- 1949 **J.Trevoux-M.Lesurque** (Hotchkiss 20CV-3.485 cc) Lisboa
- 1950 **M.Becquart-H.Secret** (Hotchkiss 20CV-3.485 cc) Lisboa
- 1951 **J.Trevoux-R.Crovetto** (Delahaye 175-4.455 cc) Lisboa

- 1952 **S.Allard-G.Warburton** (Allard Ford-4.375 cc) Glasgow
- 1953 **M.Gatsonides-P.Worledge** (Ford Zephir- 2.262 cc) Montecarlo
- 1954 **L.Chiron-C.Basadonna** (Lancia Aurelia-2.451 cc) Oslo
- 1955 **P.Malling-G.Fadum** (Sunbeam Talbot-2.267 cc) Glasgow
- 1956 **R.J.Adams-F.E.A. Bigger** (Jaguar MK VII-3.442 cc) Oslo
- 1957 **Crisis de Suez**
- 1958 **G.Monraisse-J.Feret** (Renault Dauphine-845 cc) Lisboa
- 1959 **P.Coltelloni-P.Alexandre** (Citroen DS 19-1.911 cc) París
- 1960 **W.Schock-R.Moll** (Mercedes Benz 220 -2.180 cc) Varsovia
- 1961 **M.Martin-R.Bateau** (Panhard Dyna-848 cc) Montecarlo
- 1962 **E.Carlsson-G.Haggbom** (Saab 96 -841 cc) Oslo
- 1963 **E.Carlsson-G.Palm** (Saab 96-841 cc) Estocolmo
- 1964 **P.Hopkirk-H.Liddon** (Morris Cooper S-1.071 cc) Minsk
- 1965 **T.Makinen-P.Easter** (Morris Cooper S-1.275 cc) Estocolmo
- 1966 **P.Toivonen-E.Mikkander** (Citroen DS 21-2.175 cc) Oslo
- 1967 **R.Aaltonen-H.Liddon** (BMC Cooper S-1.293 cc) Montecarlo
- 1968 **V.Elford-D.Stone** (Porsche 911 T-1.991 cc) Varsovia
- 1969 **B.Waldegaard-L.Helmer** (Porsche 911 S-1.991 cc) Varsovia
- 1970 **B.Waldegaard-L.Helmer** (Porsche 911 S-2.247 cc) Oslo
- 1971 **O.Andersson-D.Stone** (Alpine Renault 1600 S-1.596 cc)
- 1972 **S.Munari-M.Mannucci** (Lancia Fulvia HF-1.584 cc) Almería
- 1973 **J.C.Andruet-"Biche"** (Alpine Renault 1800 S-1.798 cc) Montecarlo
- 1974 **Crisis energética**
- 1975 **S.Munari-M.Mannucci** (Lancia Stratos HF-2.411cc) Montecarlo
- 1976 **S.Munari-S.Maiga** (Lancia Stratos HF-2.418 cc) Roma
- 1977 **S.Munari-S.Maiga** (Lancia Stratos HF-2.418 cc) Roma
- 1978 **J.P.Nicolás-V.Laverne** (Porsche 911 Carrera 2.992 cc) Montecarlo
- 1979 **B.Darniche-A.Mahe** (Lancia Stratos HF-2.418 cc) París
- 1980 **W.Rohrl-C.Geistdorfer** (Fiat 131 Abarth-1.995 cc) Frankfurt.



DOS TIEMPOS
Los pequeños Saab 96 con motor de dos tiempos lograron dos victorias gracias al gran piloto sueco Erik Carlsson.

AS GASTOS

EL QUE LA SIGUE...

«Si la perseverancia es la llave del éxito, ella nos abrirá obligatoriamente la ruta hasta Pekín». Así reza el nuevo proverbio chino que se han sacado de la manga los organizadores del París-Moscú-Pekín para felicitar el nuevo año. MAPS, sociedad organizadora del Raid, no cesa en su empeño de poner en marcha la

primera edición de una aventura que promete vivencias insólitas a sus participantes. MAPS espera en el 92 superar los obstáculos sociopolíticos y burocráticos que hasta ahora han impedido la celebración de este accidentado Raid. La felicitación navideña lo deja bien claro.



Akihiko Nakaya

Más japoneses en la Fórmula 1

POCO a poco la presencia de pilotos japoneses en la Fórmula 1 va aumentando. Para la temporada que llega dos caras nuevas pasearán por los circuitos del mundial: Ukyo Katayama y Akihiko Nakaya. El primero proviene de la Fórmula 3000 japonesa y ya ha realizado junto con su compañero de equipo Bertrand Gachot, las primeras pruebas a bordo del Larrousse con motor Lamborghini V12. La toma de contacto con la nueva mon-



Ukyo Katayama

tura y los componentes del equipo ha tenido lugar en el circuito francés de Paul Ricard. Por otro lado, Akihiko Nakaya ya ha visitado las instalaciones en Inglaterra de la escudería Brabham de Fórmula 1, en la que ya tiene adjudicado un volante para participar en la temporada 92 de la fórmula reina.



Foto: Sutton

THE WEST-EAST RAID

PARIS MOSCOW BEIJING

Si la persévérance est la clé de la réussite,
elle nous ouvrira obligatoirement la route jusqu'à Pékin.

Нользуясь случаем, просим принять наши заверения в самом глубоком уважении и наилучшие пожелания и поздравления в связи с наступающим Новым Годом.

如果不断的努力是成功的關鍵、我們相信通往北京的路線一定能打開。

● **Aspar no podrá probar su nueva Honda NSR 125 hasta finales de Enero. La unidad que llegaba por barco desde Japón, se hundió junto con otras 20 motos encerradas en un contenedor que cayó al mar desde el barco que las transportaba, debido a un fuerte temporal.**

● **Los Reyes Magos traerán a la escudería Ferrari de Fórmula 1 un nuevo motor V12 para su montaje sobre el esperado 644. Este nuevo propulsor será más pequeño, tendrá más potencia y estará preparado para poder utilizar gasolina sin plomo, obligatoria desde ahora en los grandes premios.**

● **También para los primeros meses del año, se espera que la escudería italiana reforme su circuito de Mugello. Básicamente el trazado recibirá unas instalaciones más modernas, tales como una mejor torre de control, boxes y un helipuerto de mayor capacidad. La pista también recibirá algunos retoques.**

● **Minardi pone a punto en estos días su nueva caja de cambios semiautomática. El encargado de las primeras pruebas ha sido G. Morbidelli.**

● **Parece casi confirmado el acuerdo entre JJ Cobas y Luis d'Antin según el cual, el rápido piloto madrileño firmaría contrato con la escudería catalana para disputar el mundial de 250 c.c.**

● **Carlos Cardús ha cambiado los tradicionales monos Force, nipones por los de una nueva marca llamada Spyke procedente de Italia. Cardús continuará utilizando el casco Dic.**

Barcelona: Diez kilómetros pírricos

La Ley de Seguridad Vial está a punto de fijar el límite máximo de velocidad en ciudad a cincuenta kilómetros por hora. En Barcelona ese paso ya se ha dado este mes y así, del tope de sesenta pasamos al de los citados cincuenta, mientras que en los tramos de los cinturones que lo permitan se podrá ir a ochenta.

Esto nos pone en la onda de la Europa adelantada y sobre el papel es muy bonito: más seguridad, menos contaminación y menos ruido, aunque, en la realidad, diez kilómetros por hora son una diferencia simbólica.

Témome que realmente nada cambia salvo las recaudaciones de la Guardia Urbana, si es que ahora se pone a controlar en serio la velocidad, y la verdad, para eso no hacía falta alguna bajar un límite que sólo tiene verdadera razón de ser en la noche y de día únicamente en ciertas zonas si no están embotelladas.

La experiencia de más de veinte años de carné de conducir me dice que los radares no estarán a las doce de la noche en la calle Balmes o en la calle Mallorca. Los pondrán en las entradas a la ciudad, justo donde cambia el tope, o al lado de alguno de esos procelosos límites de cuarenta kilómetros que hay por doquier, muchas veces exageradamente, porque cuarenta es una velocidad que si se cumple a rajatabla comporta como primera consecuencia el peligro

de ser embestido por detrás. Muchos de esos «cuarenta» los han tenido que poner para evitar los accidentes en cadena en el Cinturón porque está mal diseñado.

Ahí sí que se pondrá el radar, ahí sí que estará para poder hacer denuncias al por mayor cazando conductores desprevenidos a quienes les dicen que tienen una vía rápida, pero en la que hay que poner límites absurdos para tapar traidores fallos técnicos, como esos peligrosos cambios de rasante. Ya que se habla tanto de control cibernético, ¿por qué no regular la cadencia de los semáforos en esas calles en las que por la noche sí se circula a toda velocidad con el peligro que ello supone?, ¿por qué no poner pórticos informativos, en tiempo real, que avisen en los cinturones con eficacia del peligro en cuanto se produzca y que digan que no lo hay cuando así sea?

El problema no son diez kilómetros. El problema es el factor humano, el de los conductores incivilizados e imprudentes, una minoría a la que hay que meter en cintura. Pero no podemos olvidarnos del factor humano de la Guardia Urbana, entre cuyos agentes, lamentablemente, hay algunos que van al trabajo fácil, a «facturar» en lugar de prevenir, ayudar y colaborar a que el tráfico sea mejor. Eso no es culpa de Pascual Maragall ni de Joan Torres, que se esfuerzan en mejorar la circulación de la Ciudad Condal, pero tampoco de los conductores barceloneses.

José Luis Aznar



BALLESTA



ALGUNOS UTILIZAN SU MAZDA 323 PARA ALCANZAR LO MÁXIMO.



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

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

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

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

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

Viviendo diariamente la Auto-Emoción MAZDA.

*En España, disponible en versiones GT y F.

mazda
AUTOEMOCION

1992
TOTAL
PARIS SIRTE EL CABO

**EN EL INFIERNO
HAY HOMBRES Y VEHICULOS QUE
SE SIENTEN EN LA GLORIA.**



**TOTAL. PATROCINADOR OFICIAL DEL
RALLYE PARIS-SIRTE-EL CABO 1992.**

En un infierno de 12.427 Kms. hombres y vehículos necesitan algo más que voluntad. Necesitan el apoyo de la más avanzada tecnología al servicio del motor. Por eso el Rallye París-El Cabo, el más duro del mundo, es para **TOTAL** el más exigente banco de pruebas para sus carburantes y lubricantes. Como **TOTAL QUARTZ**. El aceite sintético

supermultigrado de alto rendimiento para las condiciones más duras.



Para que usted y su vehículo se sientan en la gloria, aunque viajen al infernal desierto.

TOTAL Quartz. Aceite sintético de altas prestaciones para las condiciones más duras.



No es casualidad que usted disfrute conduciendo.



SEMANTAL

Motor 16

GRUPO

11 de enero de 1992

Núm. 429 • 325 pts.

325 i ó 525 i

QUÉ BMW COMPRAR



**Dodge
Viper:
el súper de
los USA**



**París/
El Cabo:
más duro
que Dakar**